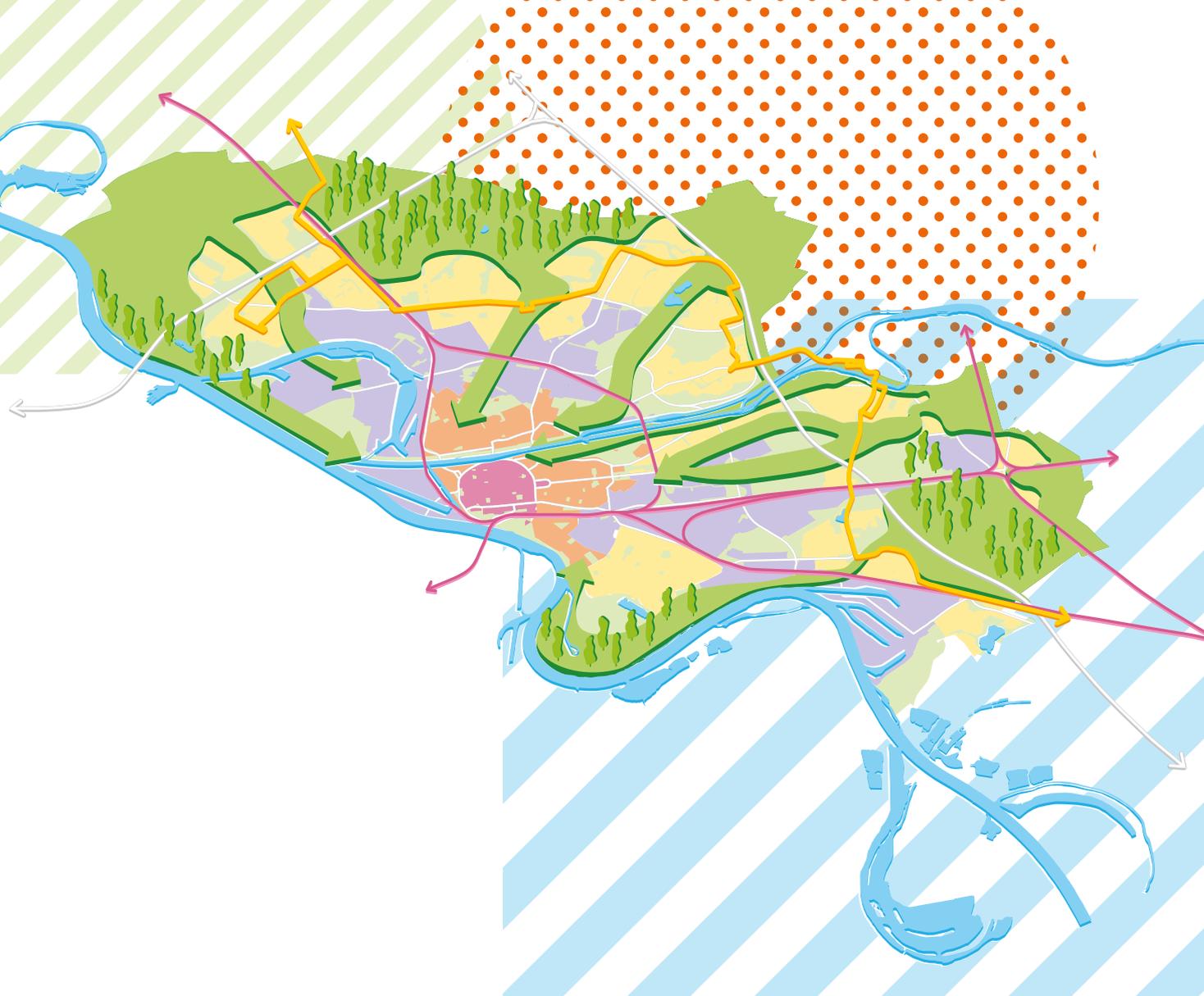


**MODELL RÄUMLICHE
ORDNUNG –
ZIELBILD 2040+**





Intro //

Vorwort S. 5

Kurzfassung S. 8

Konzeptentstehung //////////////////////////////////////

Ausgangspunkt S. 11

Prozess S. 16

Aktuelle Herausforderungen
und Lösungsansätze S. 20

Grundannahmen S. 26

Szenariobetrachtung S. 29

MRO-Zielbild 2040+ //////////////////////////////////////

Querschnittsthemen S. 35

Stadtsegmente S. 41

Die Äußeren Landschaften ////////////////

Die Äußere Stadt ////////////////

Die Mittlere Stadt ////////////////

Die Innere Stadt ////////////////

Die Quadrate ////////////////

Räumliches Gesamtbild S. 87

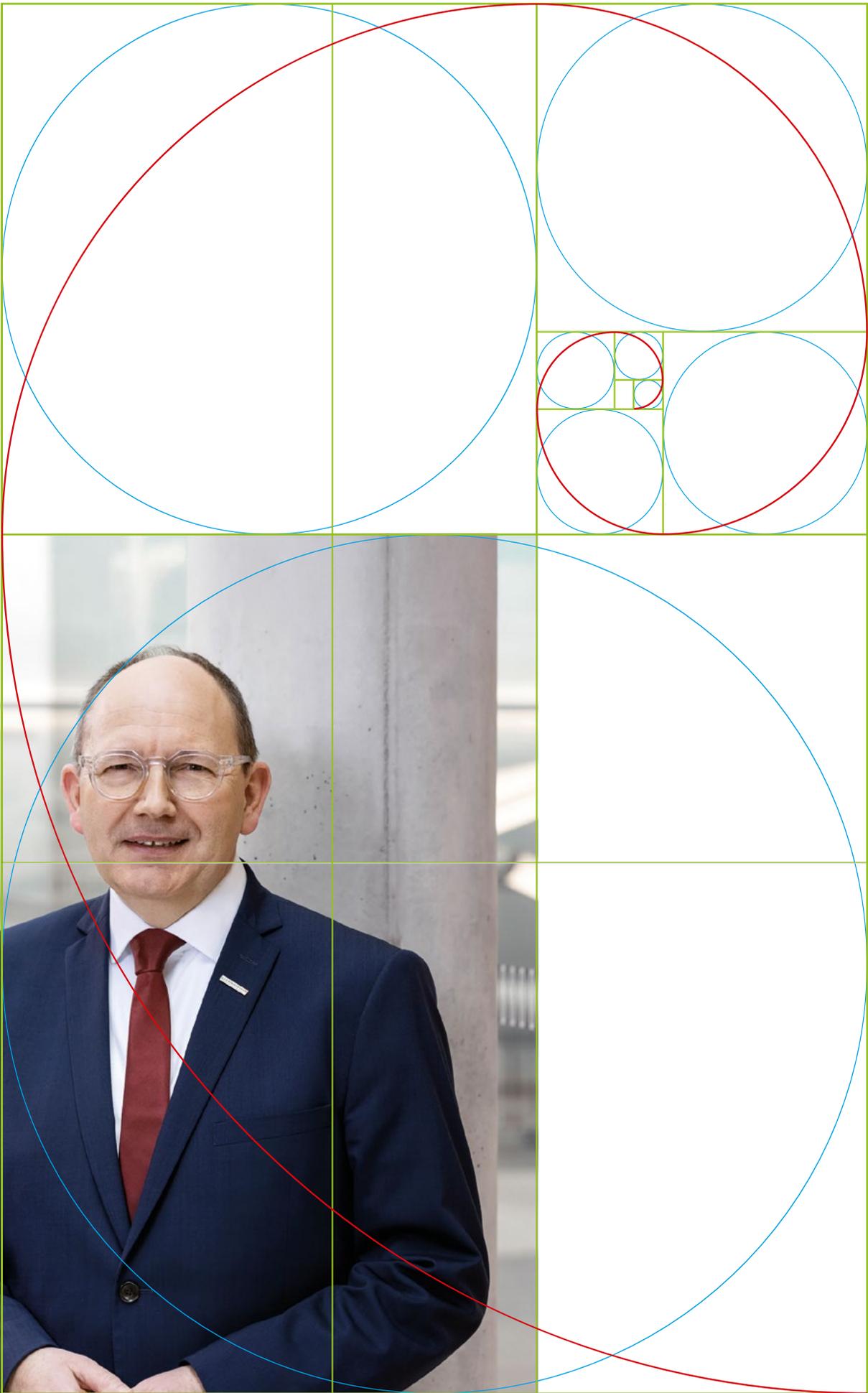
Ausblick //////////////////////////////////////

Weiteres Vorgehen S. 97

Anhang //////////////////////////////////////

Glossar S. 101

Impressum S. 107



Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Mannheim steht seit jeher für eine Stadtentwicklung, die zukunftsorientiert, innovativ und zugleich verantwortungsvoll mit den endlichen Ressourcen unserer urbanen Räume umgeht. Mit dem Modell Räumliche Ordnung – Zielbild 2040+ liegt nun ein aktualisierter Orientierungsrahmen vor, der die Herausforderungen und Chancen unserer Stadt in einer dynamischen Region aufgreift – und diesen mit klarem Kompass begegnet.

Dabei ist eines unmissverständlich klar: Stadtentwicklung endet nicht an Stadtgrenzen. Wer heute über Siedlungsentwicklung, Mobilität, Freiraumsicherung oder wirtschaftliche Standorte spricht, muss dies im regionalen Kontext tun. Mannheim ist Zentrum der Metropolregion Rhein-Neckar – einer der wirtschaftlich stärksten und lebenswerthaltigsten Regionen Deutschlands. Die räumliche Zukunft unserer Stadt hängt somit untrennbar mit den Entwicklungen unserer Nachbarstädte und -gemeinden zusammen.

Diese Überzeugung war bereits 2005 Triebfeder für die Gründung des Verbands Region Rhein-Neckar (VRRN), den ich schon damals mit großer Überzeugung voranbrachte. Seither verfolgt der Verband das Ziel, die regional bedeutsamen Fragen gemeinsam zu denken und grenzüberschreitend zu gestalten – über drei Bundesländer hinweg.

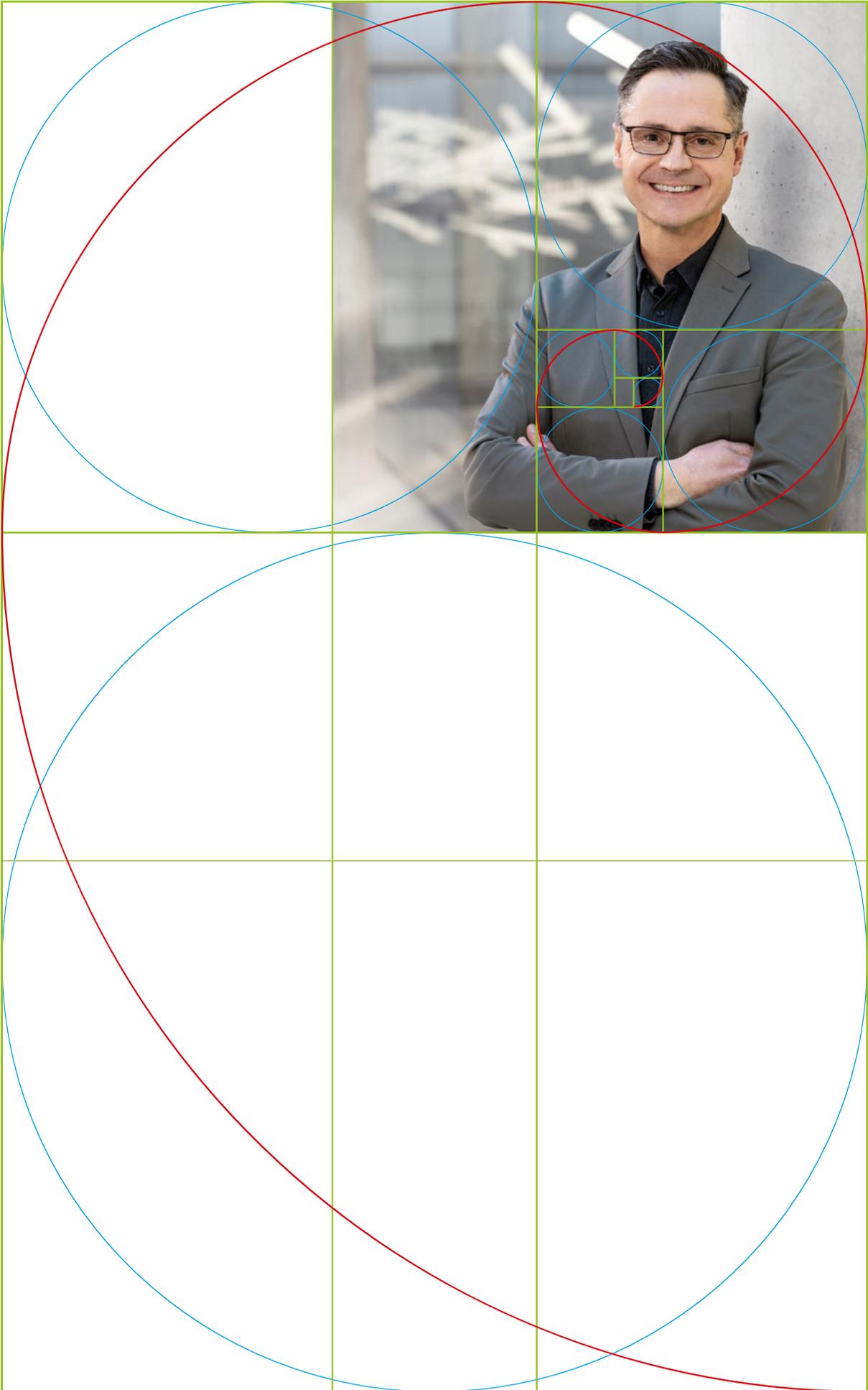
In der Vergangenheit wurden bereits entscheidende Impulse der Regionalplanung für die Mannheimer Entwicklung gesetzt: Die gemeinsame Flächennutzungsplanung mit dem Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim ist Ausdruck gelebter interkommunaler Zusammenarbeit. Auch die strukturierte Koordination von Mobilitätsachsen – etwa im Rahmen des Mobilitätspakts Rhein-Neckar – oder die Unterstützung der regionalen Energiewende mit Blick auf Wind- und PV-Potenzialflächen sowie zukünftig auch Geothermie sind notwendigerweise regional zu denken und beeinflussen die Rahmenbedingungen in unserem Stadtgebiet. Diese enge Abstimmung war und ist Grundlage dafür, dass wir Wachstumsdruck klug steuern und gleichzeitig Lebensqualität, Naturraum und wirtschaftliche Stärke sichern können.

Das MRO-Zielbild 2040+ verankert diese regionale Denkweise nun auch konzeptionell: Die konsequente Innenentwicklung, der Schutz unserer Freiräume, die multifunktionale Nutzung unserer Quartiere – all dies wird nicht isoliert betrachtet, sondern stets im Dialog mit dem Umland und unter Berücksichtigung übergeordneter Planwerke wie dem Regionalplan. Für Mannheim als Stadt mit einem bereits heute sehr hohen Anteil an Siedlungs- und Verkehrsflächen – über 58 % der Gemarkung – ist es nicht nur ein Gebot der Nachhaltigkeit, sondern eine Notwendigkeit, zunächst die innerstädtischen Potenziale zu nutzen. Neue Wohn- und Gewerbeflächen müssen durch Nachverdichtung, Umnutzung und das Weiterbauen im Bestand geschaffen werden, um wertvolle Landschafts- und Agrarflächen im Außenbereich zu erhalten. Diese erfüllen wichtige Funktionen für das Stadtklima, die Naherholung und die regionale Lebensmittelproduktion. Zugleich sichert eine kompakte Stadtstruktur kurze Wege, stärkt den Umweltverbund und macht städtisches Leben effizienter und lebenswerter. Der Weg der Innenentwicklung ist damit nicht nur Ausdruck ökologischer Verantwortung, sondern auch eine kluge stadtökonomische und soziale Strategie – und genau darin liegt Mannheims besondere Stärke.

Gleichzeitig müssen wir anerkennen, dass nicht alle zukünftigen Entwicklungsbedarfe innerhalb des Stadtgebiets zu decken sein werden. Mannheim trägt als Oberzentrum Verantwortung für die gesamte Region – und wenn hier Arbeitsplätze, Hochschulen oder Versorgungsangebote entstehen, profitiert die Region gleichermaßen. Deshalb braucht es eine enge regionale Solidarität: geeignete Flächen, die außerhalb der Stadtgrenzen liegen, müssen im Sinne einer gemeinsamen Perspektive gedacht und entwickelt werden – partnerschaftlich, fair und zukunftsgerichtet.

Ich danke allen Beteiligten aus Stadtgesellschaft, Politik und Fachwelt, die diesen Planungsprozess mitgestaltet haben, und lade Sie herzlich ein, das neue Modell als Grundlage für gemeinsame Entscheidungen, als Impuls für neue Ideen – und als Einladung zum Dialog zu verstehen.

Christian Specht
Oberbürgermeister der Stadt Mannheim



Perspektiven der räumlichen Entwicklung Mannheims

Liebe Leserinnen und Leser,

seit mehr als 30 Jahren hat Mannheim auf Grundlage seines integrierten räumlichen Stadtentwicklungskonzepts, dem Modell Räumliche Ordnung (MRO) aus den Jahren 1992 und 1998, wesentliche Weichenstellungen vorgenommen. Angesichts veränderter Randbedingungen und künftiger Herausforderungen wurde das MRO nun weiterentwickelt.

Mit dieser Fortschreibung bereitet sich Mannheim auf die Zeit nach der Umnutzung der militärischen Konversionsflächen, die seit fast einem Jahrzehnt im Mittelpunkt der Stadtentwicklung stehen, vor. Den seit vielen Jahren etablierten Pfad der Innenentwicklung setzt das MRO weiter fort und beantwortet die Frage, was konsequente Innenentwicklung in einer wachsenden Stadt, die gleichzeitig Zentrum der Region ist und klimaneutral wird, bedeutet.

Das MRO benennt die großen Themen der räumlichen Stadtentwicklung. Die Querschnittsthemen „Mannheim wächst im Inneren“, „Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere“, „Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen“, „Mannheim stärkt sein Freiraumnetz“ sind dabei von herausragender Bedeutung.

Mit den Stadtsegmenten öffnet sich eine spannende, neue Sicht auf die räumliche Entwicklung Mannheims, die auf den etablierten Strukturen der Grünzüge und Flüsse aufbaut. In den Stadtsegmenten konkretisieren wichtige Strategien die Querschnittsthemen. Doppelte Innenentwicklung, Vertikale Nachverdichtung, Bestandsqualifizierung, Produktive Landschaften, Entsiegelung, Stärkung der Stadtteilzentren und Erreichbarkeit der City sind nur einige der Perspektivthemen.

Mit dem MRO lässt sich die künftige Siedlungs- und Freiraumentwicklung anhand der beschlossenen Bausteine und enthaltenen Informationen steuern. Sowohl bei gesamtstädtischen als auch bei teilräumlichen Planungen bis hin zu einzelnen Projekten dient das Modell Räumliche Ordnung als Orientierungsrahmen und Leitplanke.

Das MRO wurde in einem intensiven Dialogprozess mit vielen Beteiligten als ein von der gesamten Stadtgesellschaft getragenes Konzept erarbeitet. In drei Stadtgesprächen haben institutionelle Stakeholder das nun vorliegende Modell Räumliche Ordnung mit Politik und Verwaltung diskutiert und entwickelt.

» Das MRO zeigt eine spannende neue Sichtweise auf die räumliche Entwicklung Mannheims «

Die Bürogemeinschaft aus BerchtoldKraus Space and Options, orange edge Stadtplanung und Mobilitätsforschung und bgmr Landschaftsarchitekten hat den Prozess der Erarbeitung des MRO mit ihrer bundesweiten Expertise unterstützt.

Mit dem Analysebericht (2021), dem MRO-Zielbild 2040+ (2025) und der MRO-Umsetzungsstrategie, welche bis 2027 erarbeitet wird, verfügt Mannheim über eine langfristige und belastbare Perspektivplanung der räumlichen Entwicklung.

Ich freue mich, dass der Gemeinderat das Modell Räumliche Ordnung nach intensiver Arbeit beschlossen hat, um Mannheim bestens für die Herausforderungen der Zukunft zu rüsten.

Ralf Eisenhauer
Bürgermeister für Planung, Bauen,
Verkehr und Sport der Stadt Mannheim

Kurzfassung

Räumliche Entwicklungen steuern mit dem MRO-Zielbild 2040+

Das Modell Räumliche Ordnung (MRO) ist das integrierte räumliche Entwicklungskonzept der Stadt Mannheim. 1992 zum ersten Mal erarbeitet und 1998 fortgeschrieben, wurde damit die räumliche Entwicklung Mannheims erfolgreich gesteuert. Der Leitsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ sowie die Sicherung der großräumigen Grünzüge waren die großen Leitideen des MRO der 1990er Jahre, insbesondere für die Entwicklung der Konversionsflächen. Da nunmehr keine wesentlichen weiteren großen Entwicklungsflächen im Stadtgebiet existieren, Mannheim als wachsende Stadt aber weiterhin erhebliche Wohn- und Gewerbeflächenbedarfe hat, wurde eine Fortschreibung des MRO notwendig.

Mitte 2022 bis Ende 2024 wurde das neue MRO-Zielbild 2040+ im Dialog mit einer Vielzahl an stadtgesellschaftlichen Akteuren erarbeitet und fachlich durch eine interdisziplinäre Planungsbürogemeinschaft begleitet. Ziel des MRO ist es, die wesentlichen Herausforderungen der zukünftigen räumlichen Entwicklung des Mannheimer Stadtgebiets zu identifizieren und Potenzialräume der künftigen Entwicklung aufzuzeigen.

Das MRO-Zielbild 2040+ fügt alle bestehenden sektoralen und teilräumlichen Stadtentwicklungskonzepte und -strategien der Stadt Mannheim zu einem übersichtlichen Gesamtkonzept zusammen. Es dient als zentrale programmatische Grundlage der künftigen Stadtentwicklungsplanung in Mannheim.

Bausteine des MRO-Zielbilds 2040+:

4 Querschnittsthemen (→ Seite 35)

- Mannheim wächst im Inneren
- Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere
- Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen
- Mannheim stärkt sein Freiraumnetz



5 Stadtsegmente (→ Seite 41)

- Die Äußeren Landschaften
- Die Äußere Stadt
- Die Mittlere Stadt
- Die Innere Stadt
- Die Quadrate

1 Räumliches Gesamtbild (→ Seite 87)

Die Querschnittsthemen gelten sowohl stadtweit, als auch in den identifizierten, strukturell ähnlichen städtischen Teilräumen, den sogenannten Stadtsegmenten. In den Stadtsegmenten bieten sich spezifische Chancen und Potenziale der Entwicklung je Querschnittsthema. Das räumliche Gesamtbild zeigt das idealtypische Gesamtbild der künftigen räumlichen Stadtentwicklung Mannheims. Flussläufe, Grünzüge, Mobilitätsinfrastruktur und Stadtsegmente bilden zusammen die für Mannheim typische und zukunftsweisende räumliche Grundstruktur.

Für das MRO-Zielbild 2040+ soll in den Jahren 2026 bis 2027 eine Umsetzungsstrategie erarbeitet werden, die bestehende und beabsichtigte Planungen von privaten und öffentlichen Akteuren in eine zielführende Übersicht integriert.

Das MRO ist eine Informationsgrundlage für die Mannheimer Bürgerschaft, Gewerbetreibende und Akteure der Stadtentwicklung. Durch Beschluss des Gemeinderats ist dieses Entwicklungskonzept im Rahmen der Bauleitplanung als Abwägungsgrundlage zu berücksichtigen.

Konzeptentstehung



Ausgangspunkt

Das Modell Räumliche Ordnung (MRO) ist das integrierte räumliche Stadtentwicklungskonzept der Stadt Mannheim. 1992 zum ersten Mal erarbeitet und 1998 fortgeschrieben, wurde damit die räumliche Entwicklung Mannheims erfolgreich gesteuert. Mitte 2022 bis Ende 2024 wurde das neue Modell Räumliche Ordnung – Zielbild 2040+ erarbeitet, um Herausforderungen der zukünftigen räumlichen Entwicklung zu identifizieren und Potenziale der künftigen Entwicklung aufzuzeigen.

Integrierte räumliche Stadtentwicklungsplanung in Mannheim

Vor mehr als 30 Jahren hat die Stadt Mannheim erstmals ein räumliches Stadtentwicklungskonzept mit dem Namen „Modell Räumliche Ordnung“, kurz MRO, erstellt. Das MRO sollte als gesamtstädtischer Orientierungs- und Handlungsrahmen für die längerfristige räumliche Entwicklung Mannheims in den Bereichen Freiraum, Wohnen, Gewerbe und Verkehr dienen.

Für Politik und Verwaltung hat das MRO einen planerisch fundierten und politisch abgestimmten gemeinsamen Rahmen gegeben, um die räumliche Entwicklung Mannheims steuern zu können.

Diesen Zweck hat das MRO von 1992 und in seiner Fortschreibung von 1998 mehr als erfüllt. Bei allen neuen Gewerbeansiedlungen, Wohnbaulandentwicklungen, Freiraumprojekten und Verkehrsinfrastrukturplanungen der Folgejahre war das MRO stets der programmatische Rahmen, aus dem Einzelfallentscheidungen sicher abgeleitet werden konnten. Den Höhepunkt seiner Umsetzung fand das MRO in der Strukturplanung Konversion. Die Flächenneuprogrammierung der freiwerdenden US-amerikanischen Militärflächen ließ sich schnell und zielsicher aus dem MRO ableiten.

Mit der Umsetzung der Konversionsplanung ist der Ideenvorrat des MRO von 1992/1998 weitgehend aufgebraucht. Die dort im stadtentwicklungspolitischen Handlungsrahmen aufgeführten Projekte sind abgearbeitet. Für die Zwanziger- und Dreißigerjahre des 21. Jahrhunderts muss sich Mannheim mit neuen Fragen der räumlichen Entwicklung auseinandersetzen.

Angesichts vielfältiger Herausforderungen wie der globalen Klimaentwicklung, weltweiter Wanderungsbewegungen und der Digitalisierung stehen auch für Mannheim neue Fragen der längerfristigen räumlichen Entwicklung auf der Tagesordnung. Als Stadt mit besonders begrenztem bebaubarem Flächenvorrat, zugleich weiter wachsender Bevölkerung, anstehendem Sanierungsbedarf in der Verkehrsinfrastruktur und hoher wirtschaftlicher Attraktivität stellt sich heute mehr denn je die Frage, wie konkurrierende Nutzungsansprüche von Wohnen, Arbeiten, Mobilität, Gesundheit, Ökologie und Freizeit auszugleichen sind. Die genannten Herausforderungen der räumlichen Entwicklung erfordern ein integriertes gesamtstädtisches Konzept, das partikulare Themen und Interessen zu einem gemeinsamen Zielbild zusammenführt und Grundlage für künftige Planungsentscheidungen sein soll.

Zielsetzung

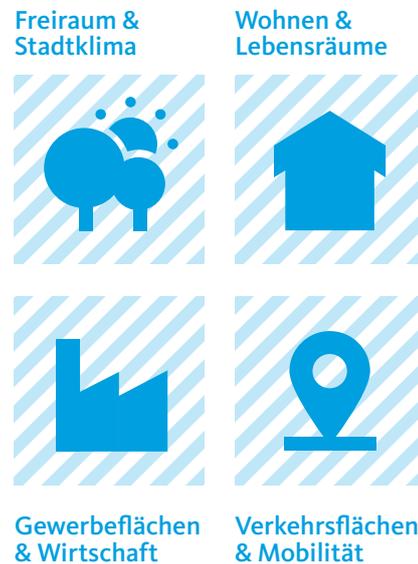
Für die gesamtstädtische räumliche Entwicklung Mannheims als lebenswerte und innovative Stadt bildet das MRO ein räumliches Leitbild zur Orientierung für Verwaltung, Politik und Gemeinderat. Die Bearbeitung von sektoralen Entwicklungskonzepten, die Aufstellung von Bebauungsplänen, die Ausweisung von Sanierungsgebieten oder der strategische Grunderwerb lassen sich aus dem räumlichen Gesamtkonzept ableiten. In diesem Sinne bildet das MRO einen robusten Rahmen für die langfristige räumliche Entwicklung Mannheims und zeigt zukunftsorientierte Entwicklungsperspektiven auf.

LEITBILD MANNHEIM 2030
WWW.MANNHEIM2030.DE

Das neue MRO berücksichtigt die Grundsätze der Leipzig Charta und nimmt auf das Leitbild Mannheim 2030 mit seinen sieben strategischen Zielen Bezug:

- 1**  **Bildungsgerechtigkeit verwirklichen, Teilhabe sichern**
BILDUNGSGERECHTIGKEIT VERWIRKLICHEN, TEILHABE SICHERN.
- 2**  **Lebensqualität bieten, Wohlbefinden ermöglichen**
LEBENSQUALITÄT BIETEN, WOHLBEFINDEN ERMÖGLICHEN.
- 3**  **Vielfalt leben, Zusammenhalt schaffen**
VIELFALT LEBEN, ZUSAMMENHALT SCHAFFEN.
- 4**  **Engagement fördern, Demokratie stärken**
ENGAGEMENT FÖRDERN, DEMOKRATIE STÄRKEN.
- 5**  **Innovationen vorantreiben, Talente gewinnen**
INNOVATIONEN VORANTREIBEN, TALENTE GEWINNEN.
- 6**  **Umweltbewusst handeln, Klimaneutralität erreichen**
UMWELTBEWUSST HANDELN, KLIMANEUTRALITÄT ERREICHEN.
- 7**  **Global denken, international zusammenarbeiten**
GLOBAL DENKEN, INTERNATIONAL ZUSAMMENARBEITEN.

Das MRO ist als integriertes räumliches Stadtentwicklungskonzept angelegt und hat vorrangig stadtplanerische Fragen zum Gegenstand. Es berücksichtigt dabei alle räumlichen Themen der Sektoren:



Die unterschiedlichen sektoralen Ansprüche an den Raum erzeugen Flächennutzungskonflikte, die im MRO miteinander verknüpft und dargestellt werden. Durch seine Schnittstellenfunktion zu verschiedenen räumlichen Themen und Planungen leistet das MRO einen wesentlichen Beitrag zum Ausgleich konkurrierender Nutzungs- und Flächenansprüche.

 [Leitbild Mannheim 2030](https://www.mannheim.de/de/stadt-gestalten/leitbild-mannheim-2030)

(<https://www.mannheim.de/de/stadt-gestalten/leitbild-mannheim-2030>)

Planungsverständnis

Das MRO wird fortgeschrieben, um programmatische Antworten auf die aktuellen und künftigen Herausforderungen der räumlichen Entwicklung Mannheims zu geben. Dies spiegelt sich nicht nur inhaltlich, sondern auch in einer neuen Herangehensweise wider.

Die Fassungen des MRO von 1992 und 1998 weisen großflächige Siedlungsbausteine und großflächige Konversionspotenziale aus. Zunächst wurden die Raumansprüche für Wohnen und Gewerbe getrennt voneinander (sektoral) betrachtet und abschließend in themenübergreifenden (integrierten) Karten dargestellt. Entsprechend wurden überwiegend monofunktionale Siedlungsbausteine definiert.



Die neue Fassung des MRO richtet ihren Fokus hingegen auf den Umgang mit der bestehenden Stadt und zeigt die Herausforderungen und Chancen einer kleinteiligen Qualifizierung und Transformation bestehender Quartiere auf. Die räumliche Entwicklung von Wohnen, Gewerbe, Freiraum und Mobilität im Bestand wird integriert mit ihren Wechselwirkungen und Verflechtungen betrachtet.

Im nun vorliegenden MRO-Zielbild 2040+ ist jeder Baustein konsequent integriert erarbeitet worden. Sowohl Querschnittsthemen, Stadtsegmente als auch das räumliche Gesamtbild beanspruchen eine integrierte Lesart.

In Anbetracht des nicht vermehrbaren Bodens müssen vor allem neue Antworten zum Umgang mit der unverändert großen Flächennachfrage der Nutzungen Wohnen und Gewerbe aber auch den Flächenbedarfen für Klimaanpassung und Mobilität formuliert werden.

Steuerungswirkung integrierter Stadtentwicklungskonzepte

Das MRO ist eine informelle Planungsgrundlage ohne rechtliche Bindungswirkung gegenüber Dritten. Durch Beschluss des Gemeinderates wird diese informelle Planungsgrundlage zu einem Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch und ist damit im Rahmen der Bauleitplanung als Abwägungsgrundlage zu berücksichtigen.

Die rechtsverbindliche Umsetzung des MRO erfolgt über nachgelagerte Aufstellungen beziehungsweise Änderungen von Bebauungsplänen sowie durch die Ausweisung von Stadterneuerungs-, Stadtsanierungs- und Stadtumbaugebieten. Im Rahmen der Abwägung kommt dem MRO besonderes Gewicht zu, in begründeten Fällen sind Abweichungen von einzelnen Aussagen des MRO möglich.

Ein integriertes gesamtstädtisches Stadtentwicklungskonzept wie das MRO ist Voraussetzung für die Beantragung von Städtebaufördermitteln aus den Förderprogrammen des Bundes und der Länder. Die Städtebauförderung ist darauf ausgerichtet, Kommunen dabei zu unterstützen, städtebauliche Missstände und Funktionsverluste abzubauen. Entwicklungskonzepte für Fördergebiete müssen aus dem Stadtentwicklungskonzept abgeleitet werden können.

Über die Bauleitplanung und das besondere Städtebaurecht hinaus bietet das MRO einen Orientierungsrahmen für Fragen zur künftigen räumlichen Stadtentwicklung Mannheims, an dem sich Verwaltung, Politik und Gemeinderat bei Entscheidungen orientieren können.

Das MRO zeigt zukunftsorientierte Entwicklungsperspektiven für eine gesamträumliche und langfristige Weiterentwicklung Mannheims auf, aus der zum Beispiel auch Entscheidungen über Neuansiedlungen oder der Ankauf von strategisch wichtigen Schlüsselgrundstücken abgeleitet werden können. Zudem dient das MRO als Orientierungsrahmen für informelle Planungen. Sowohl sektorale Planungen wie das Zentrenkonzept zur Steuerung des Einzelhandels, das Freiraumkonzept, die Wohnungspolitische Strategie als auch Wettbewerbsverfahren, Rahmenpläne und sonstige teilräumliche Planungen sollen sich auf das MRO beziehen und seine Aussagen weiter vertiefen.

Mannheims räumlicher Steckbrief

Zur Vorbereitung des neuen MRO wurde eine umfassende Analyse der Bestandssituation erarbeitet, um die Problemstellung für die künftige Stadtentwicklung zu verdeutlichen, die hier in Kurzfassung wiedergegeben wird. Das MRO-Zielbild 2040+ baut auf den Ergebnissen der Analysephase auf.

Mannheim ist eine Stadt, die sich durch große Dynamiken in der Stadtentwicklung auszeichnet. Die Herausforderung liegt darin, diese Dynamiken sinnvoll zu steuern und damit Chancen einer gezielten räumlichen Entwicklung zu nutzen. Historisch gesehen ist Mannheim eine vergleichsweise junge Stadtgründung, die durch spätere Eingemeindungen historisch älterer Dörfer ihre heutige polyzentrische Siedlungsstruktur entwickelt hat: Mannheim ist eine Patchwork-Stadt.

Von Sandhofen im Norden über die Neckarstadt bis zur Rheinau im Süden zählt die Stadt 38 Stadtteile in 17 Stadtbezirken. Jeder dieser Stadtteile hat etwas Einzigartiges und die Identifikation der Mannheimer und Mannheimerinnen mit ihren Stadtteilen ist hoch.

Die Gemarkungsfläche der Stadt Mannheim beträgt ca. 14.500 ha. Davon entfallen bereits 8.400 ha beziehungsweise 58% auf Siedlungs- und Verkehrsflächen (Stand 2020). Zu den Siedlungsflächen gehören neben Wohn- und Gewerbeflächen unter anderem auch öffentliche und private Grünflächen, wie z. B. Parkanlagen oder Gärten. Mannheim weist damit im Vergleich zu anderen Stadtkreisen in Baden-Württemberg den größten Anteil Siedlungsfläche an der Gemarkungsfläche auf. Der überdurchschnittlich hohe Siedlungsflächenanteil im Stadtkreis Mannheim ist durch die historische Entwicklung großer industrieller Standorte begründet und stellt gleichermaßen eine Herausforderung und einen Standortvorteil für die räumliche Weiterentwicklung Mannheims dar.

Seit den 1990er Jahren wird in Mannheim das Prinzip der Innenentwicklung verfolgt. Die Flächeninanspruchnahme im Außenbereich konnte dank der großflächigen Konversionspotenziale der aufgelassenen Militärfelder und der Revitalisierung bestehender Gewerbestandorte auf ein Minimum reduziert werden.

Mannheims Siedlungsflächenentwicklung findet in enger Abstimmung mit den Umlandkommunen im Zuge der gemeinsamen Flächennutzungsplanung des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim sowie im Einklang mit den übergeordneten räumlichen Entwicklungszielen des Regionalplans Rhein-Neckar statt.

Als Oberzentrum nimmt Mannheim Versorgungsfunktionen für die umliegenden Gemeinden wahr.

Mannheim hat in den letzten Jahrzehnten den wirtschaftlichen Strukturwandel gut bewältigt. Nicht zuletzt haben dazu auch die Wirtschaftspolitische Strategie und die damit verbundenen Entwicklungen in den Bereichen der Kreativwirtschaft, der Medizintechnologie und der Ansiedlung von Start-ups beigetragen. Die in Mannheim tätigen Beschäftigten wohnen nicht nur in Mannheim selbst, sondern auch in der Region, sodass die Stadt einen hohen positiven Pendlersaldo verzeichnen kann und eine sehr starke regionale Verflechtung aufweist.

Die Stadt Mannheim ist eine stadtteilorientierte Verwaltung. Dies bedeutet, dass die Ziele, Planungen und die Arbeit innerhalb der Verwaltung stadtteilbezogen abgestimmt werden – in Zusammenarbeit von Bürgerschaft, Verwaltung und Politik.

Mannheims räumlicher Steckbrief wird ausführlich in der Analysebroschüre 2021 (Vo28/2021) beschrieben. Der Bericht stellt die wichtigsten Befunde und Entwicklungen aus den vier wesentlichen räumlichen Planungssektoren Freiraum und Stadtklima, Wohn- und Gewerbeflächen sowie Mobilität und Verkehrsflächen vor und spitzt diese Befunde in sektoralen und integrierten Karten sowie Grafiken zu.

[Grundlagen für ein neues Modell Räumliche Ordnung \(Analysebroschüre\)](https://www.mannheim.de/sites/default/files/2021-09/MRO_Analysephase_Vo28_2021.pdf)

(https://www.mannheim.de/sites/default/files/2021-09/MRO_Analysephase_Vo28_2021.pdf)

Stadtstruktur

GRUNDLAGENKARTE

Siedlungsflächen

- Schwerpunkt Wohnen
- Innenstadt
- Schwerpunkt Arbeiten
- sonstige Nutzungen (Bildung, Kultur etc.)
- Militär- und Infrastrukturfächen
- Aktuelle Entwicklungsflächen
- Zentren

Freiräume

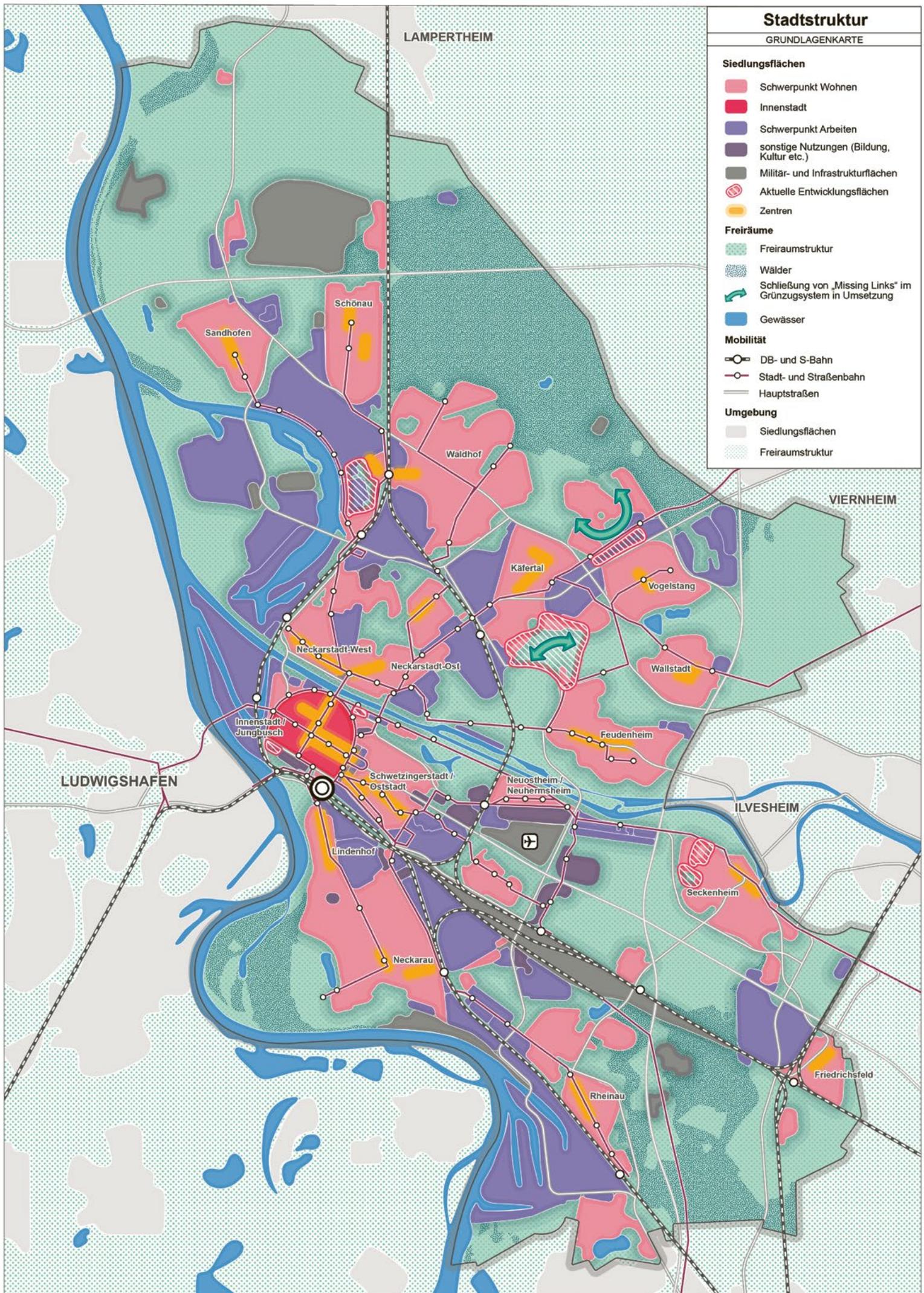
- Freiraumstruktur
- Wälder
- Schließung von „Missing Links“ im Grünzugsystem in Umsetzung
- Gewässer

Mobilität

- DB- und S-Bahn
- Stadt- und Straßenbahn
- Hauptstraßen

Umgebung

- Siedlungsflächen
- Freiraumstruktur



Prozess

Die Erstellung des Modells Räumliche Ordnung erfolgte in einem komplexen, interaktiven Prozess, bei dem sektorale Planungen zu einem integrierten räumlichen Entwicklungskonzept zusammengefasst wurden. Der Erarbeitungsprozess wurde in Analogie zu bekannten und bewährten informellen Planungen der Stadtentwicklung organisiert. Der MRO-Prozess gliedert sich in drei Phasen: Der Analysephase (2020–2021, Vo28/2021) folgte die Erarbeitung des MRO-Zielbilds 2040+ (2022–2024, V400/2024), deren Ergebnisse hiermit vorgelegt werden. Darauf aufbauend wird anschließend eine Umsetzungsstrategie erarbeitet.



Eckpunkte und Erfolgsfaktoren

Das MRO bietet den geeigneten Rahmen, um die Fragen der längerfristigen räumlichen Entwicklung Mannheims und insbesondere der zunehmenden Flächenkonkurrenzen zu diskutieren und zu einem zukunftsfähigen räumlichen Entwicklungskonzept zu verdichten. Aus verschiedenen Blickrichtungen und unter der Expertise unterschiedlicher Professionen sollte die Stadt betrachtet und in die Zukunft gedacht werden.

Ziel der Erstellung des MRO war es, eine Vision für die zukünftige räumliche Entwicklung Mannheims zu erarbeiten, die fortan als gesamtstädtischer Orientierungs- und Handlungsrahmen dient und die räumliche Entwicklung Mannheims zielgerichtet steuert. Das MRO gibt insbesondere Antworten auf die Frage des räumlichen Wachstums der Stadt, die Entwicklung der Freiräume und die Verbesserung des Stadtklimas.

Das MRO legt einen gesamtstädtischen Rahmen fest, der so abstrakt ist, dass er lange haltbar ist, aber gleichzeitig konkret genug, um Projekte und Maßnahmen daraus ableiten zu können. Dies erforderte eine hohe Genauigkeit und Präzision bei der Bestimmung von Form und Detailschärfe der einzelnen Bausteine und ihres Zusammenspiels.





Bei der Erstellung wurden Entwicklungsideen aus bestehenden Fachkonzepten zugrunde gelegt und in einen gesamtstädtischen Rahmen gestellt (→ Berücksichtigte Fachkonzepte finden sich im Anhang, Seite 105). Es wurden aber auch neue Ideen generiert und zu einer ganzheitlichen, integrierten Planung synchronisiert. Die Themen der unterschiedlichen Sektoren wurden dabei zusammengedacht, um mögliche Konflikte zu erkennen. Durch die Auswertung raumbezogener Datensätze und Luftbilder konnten Entwicklungspotenziale für Teilräume bestimmt werden. Ergänzend wurden Ortsbegehungen durchgeführt.

Ein extern beauftragtes Planungsteam lieferte neue Sichtweisen auf die Stadt Mannheim und sicherte den neutralen Blick von außen. Seine interdisziplinäre Zusammensetzung, die die Professionen Städtebau, Freiraum und Mobilität abdeckte, garantierte die Beachtung aller wichtigen Themenschwerpunkte.

Das MRO ist ein vielschichtiges Planwerk und setzt sich aus ineinandergreifenden Bausteinen zusammen. Diese Bausteine enthalten Planungsinstrumente mit jeweils unterschiedlichen Detailschärfen und Geltungshorizonten, die Aussagen zu ausgewählten Stadträumen und Themenschwerpunkten treffen. Das Zusammenspiel aller Bausteine ist die Grundlage für eine zukunftsorientierte und integrierte räumliche Stadtentwicklung. Alle Bausteine sollen der Verwaltung als Handlungsanweisung, Orientierung und Argumentation für die Steuerung der zukünftigen räumlichen Entwicklung Mannheims sowie als Kommunikationsmittel nach außen dienen.

Mit den Stadtgesprächen (→ Seite 19) wurde im Rahmen des MRO-Erarbeitungsprozesses ein neues Format zur offenen Diskussion von Themen der Stadtentwicklung mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtgesellschaft und lokaler Interessenvertretungen etabliert.

Meilensteine

Im gesamten MRO-Prozess wurde der Gemeinderat eingebunden. Dabei wurden folgende Zwischenschritte definiert:

21.10.2020

Beschluss zur Fortschreibung des MRO und zur Einleitung der Analysephase (V456/2019)



11.03.2021

Kenntnisnahme der Analysebroschüre (Vo28/2021)



28.09.2021

Kenntnisnahme des Prozessdesigns und Beauftragung der Konzeptphase (V470/2021)



09.10.2025

Beschluss des MRO-Zielbilds 2040+ (V400/2024) als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß Baugesetzbuch



2026–2027

Erarbeitung der Umsetzungsstrategie

Zusätzlich wurde der Gemeinderat fortlaufend mittels Informationsvorlagen zum Versand über die aktuellen Zwischenstände des MRO informiert (V651/2022, V297/2023, V350/2024)

[🔗 Prozessdesign für ein neues Modell Räumliche Ordnung \(V470/2021\)](https://www.mannheim.de/sites/default/files/2022-06/MRO_Broschuere_Prozessdesign_210811.pdf)

(https://www.mannheim.de/sites/default/files/2022-06/MRO_Broschuere_Prozessdesign_210811.pdf)

Prozessbeteiligte/Akteure

Die räumliche Entwicklung Mannheims steht im Spannungsfeld vieler Akteure und Interessen: Stadtverwaltung, Politik, Wohnungsbaugesellschaften, Gewerbetreibende, Umweltverbände und weitere Interessenvertretungen. Sie wurden in verschiedenen Rollen und Aufgaben eingebunden.

Das Kernteam zur Aufstellung des MRO bildeten die Projektleitung und ein externes, interdisziplinäres Planungsteam, die das neue MRO in engem Austausch miteinander erarbeiteten. Eine für das MRO ins Leben gerufene Projektgruppe unterstützte die Projektbearbeitung.

Anlassbezogen wurden die Verwaltungsspitze, weitere Stakeholder und die Fachöffentlichkeit in den Erarbeitungsprozess des MRO eingebunden.

Projektleitung

Das Projektleitungsteam setzte sich aus vier Mitarbeitenden der Abteilung Stadtentwicklung zusammen. Im Prozess zur Erstellung des MRO nahm die Projektleitung eine wichtige Stellung ein: Sie verantwortete die strategische Konzeption, Moderation und Dokumentation des MRO-Erarbeitungsprozesses. Zu ihren Aufgaben zählten außerdem die Organisation aller Abstimmungs- und Beteiligungsformate.

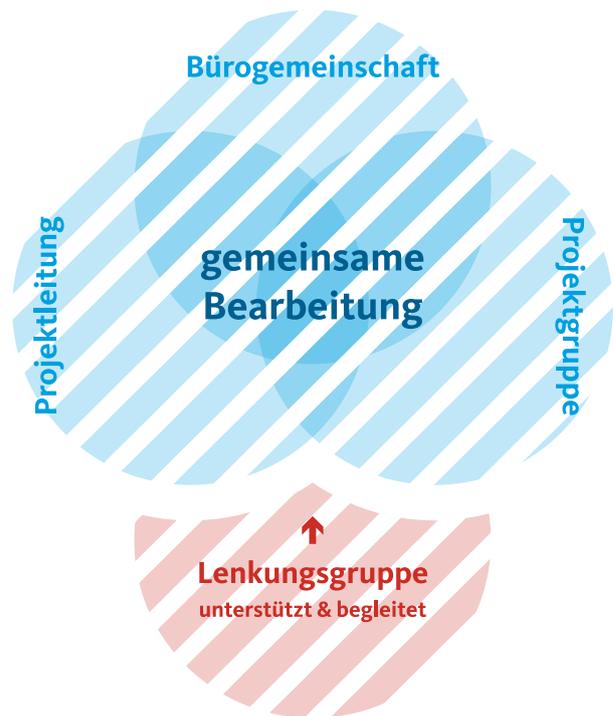
Bürogemeinschaft

Zur Unterstützung der Kommunikationsprozesse und der technischen Ergebnissicherung wurde der Aufstellungsprozess durch ein externes, interdisziplinäres Team begleitet, das sich aus den Professionen Städtebau, Freiraum und Mobilität zusammensetzte. Dieses interdisziplinäre Team generierte Ideen und erstellte Entwürfe des MRO, berücksichtigte überregionale Trends und Entwicklungen und stellte einen neutralen Blick von außen her. Hierfür wurde eine externe Bürogemeinschaft mit Erfahrungen in und mit Mannheim beauftragt.

Projektgruppe

Die Projektgruppe war eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe, die sich aus unterschiedlichen Mitarbeitenden der Fachbereiche

- Geoinformation und Stadtplanung (FB 61)
- Bau- und Immobilienmanagement (FB 25)
- Klima, Natur und Umwelt (FB 67)
- Wirtschafts- und Strukturförderung (FB 80)
- Demokratie und Strategie (FB 15)
- sowie dem Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim



zusammensetzte. Die Projektgruppe, die Projektleitung und die Bürogemeinschaft erarbeiteten das MRO zusammen und brachten alle vorhandenen sektoralen Entwicklungskonzepte und alle relevanten Themen der räumlichen Entwicklung ein.

Lenkungsgruppe

Die Lenkungsgruppe setzte sich aus den Fachbereichsleitungen unter dem Vorsitz des Baubürgermeisters als Bindeglied zwischen Politik und Verwaltung zusammen. In regelmäßigen Abständen erstattete die Projektleitung der Lenkungsgruppe Bericht und nahm grundlegende Aufträge entgegen.

Politik und Fachöffentlichkeit

Zur Qualitätssicherung wurden weitere Stakeholder aus der Politik, der Verwaltungsspitze und der Fachöffentlichkeit in die Erstellung des MRO eingebunden. In Dezernentenkonferenzen, Gemeinderatssitzungen und Stadtgesprächen mit institutionellen Interessenvertretungen erhielt die Projektgruppe wertvolle Rückmeldungen für den weiteren Erarbeitungsprozess des MRO.

Beteiligungsformate

Stadtgespräche

Das Stadtgespräch ist ein für die Erarbeitung des MRO konzipiertes Format, um wichtige institutionelle Stakeholder und externes Fachpublikum in den Dialog zur Fortschreibung des MRO einzubeziehen. Die Stadtgespräche waren ein Fachgespräch mit Workshop-Charakter, bei dem die Teilnehmenden

- Informationen erhalten,
- Stellung beziehen,
- ihr Wissen einbringen und
- ihre Meinung äußern konnten.

Die Teilnehmenden waren institutionelle Stakeholder der Zivilgesellschaft aus den Sektoren Freiraum und Stadtklima, Wohn- und Lebensräume, Gewerbeflächen und Wirtschaft sowie Verkehrsflächen und Mobilität. Außerdem nahmen Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, Vertretungen aus der städtischen Verwaltung und ihrer Tochterunternehmen, die Mannheimer Umlandgemeinden sowie die MRO-Projektgruppe an den Stadtgesprächen teil.

Es wurden drei Stadtgespräche durchgeführt, um die Zwischenergebnisse vorzustellen und um Hinweise für die weitere Bearbeitung einzuholen:

- 1. Stadtgespräch am 20.07.2022 – Konsultation zu den Szenarien
- 2. Stadtgespräch am 04.04.2023 – Konsultation zu ersten Entwürfen der Querschnittsthemen, Stadtsegmente und des räumlichen Gesamtbilds
- 3. Stadtgespräch am 17.04.2024 – Konsultation zur inhaltlichen Vertiefung der Stadtsegmente und des räumlichen Gesamtbilds, finale Abstimmung des MRO-Zielbilds 2040+.

Im Nachgang der Stadtgespräche konnten Interessierte über die Beteiligungsplattform „Mannheim gemeinsam gestalten“ die Planunterlagen einsehen und kommentieren. In diesem Online-Beteiligungsportal wurden Informationen gebündelt und leichtverständlich aufbereitet. Die Plattform wurde zur Information der Öffentlichkeit eingesetzt, um die Planung transparent zu machen.

Vertiefende Stakeholderbeteiligung

Ergänzend zu den drei Stadtgesprächen wurde eine weitere Beteiligungsphase durchgeführt. Alle Stakeholder, die auch an den Stadtgesprächen eingeladen waren, hatten die Gelegenheit, schriftlich zum Arbeitsstand des MRO-Zielbilds 2040+ Stellung zu nehmen. Es bestand die Möglichkeit, den Entwurf des Abschluss-

berichts um Sichtweisen und Vorschläge zur räumlichen Entwicklung zu ergänzen oder zu kommentieren. Aus der Stellungnahme sollte hervorgehen, inwieweit die von der Organisation vertretenen Belange betroffen sind. Anregungen, Hinweise und Bedenken zum MRO konnten allgemein oder zu ausgewählten Themenbereichen vorgebracht werden.

Der Beteiligungszeitraum lief vom 07.05.2024 bis zum 09.06.2024. Die während dieses Zeitraums eingegangenen Stellungnahmen wurden fachlich gerecht abgewogen. Die Anregungen, Hinweise und Bedenken wurden soweit wie möglich in den Abschlussbericht eingearbeitet.

Aktuelle Herausforderungen und Lösungsansätze der Stadtentwicklung

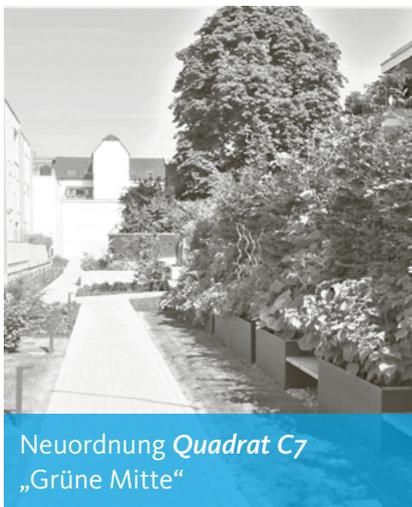
Nicht nur Mannheim muss sich an den Wandel der wirtschaftlichen, klimatischen und soziodemografischen Gegebenheiten anpassen, auch andere Städte stehen vor ähnlichen Herausforderungen in der Stadtentwicklung. Vielversprechende Lösungsansätze einzelner Städte werden in der Fachöffentlichkeit diskutiert und zu neuen Leitbildern der Stadtentwicklung verdichtet, die dann von anderen Städten adaptiert werden können.

Diese überregionalen Herausforderungen und Lösungsansätze werden im MRO-Zielbild 2040+ auf die lokale Ebene in Form von Querschnittsthemen und Stadtsegmenten heruntergebrochen, aus denen sich Aufgaben für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung Mannheims ableiten lassen. In den Stadtsegmenten werden diese Aufgaben angepasst an die jeweilige Raumstruktur konkretisiert. Die ausgewählten Referenzprojekte verdeutlichen, dass Mannheim diese Zukunftsaufgaben bereits angeht.

Schwammstadt

Eine Schwammstadt nutzt innovative Ansätze zur Wasserbewirtschaftung und Klimaanpassung, um Überschwemmungen zu vermeiden und städtische Hitze zu reduzieren. Ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der Schwammstadt sind die Entsiegelung von Flächen und die kleinteilige Begrünung, aber auch die Renaturierung von Flussläufen, sodass die Wasseraufnahmefähigkeit der Böden erhöht wird. Durch die Implementierung von Maßnahmen zur Wasserbewirtschaftung und Begrünung können die Auswirkungen extremer Wetterereignisse abgemildert werden. Dies umfasst das Anlegen von Grünflächen, die als natürliche Wasserspeicher fungieren und gleichzeitig das Stadtklima

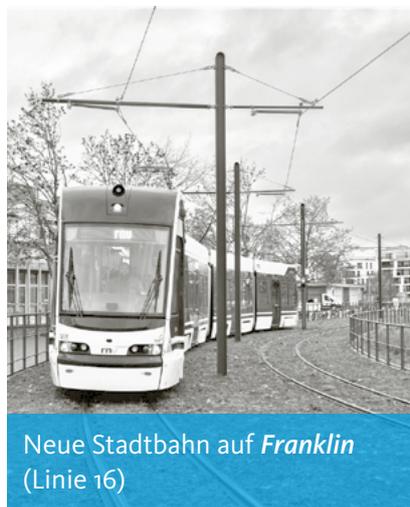
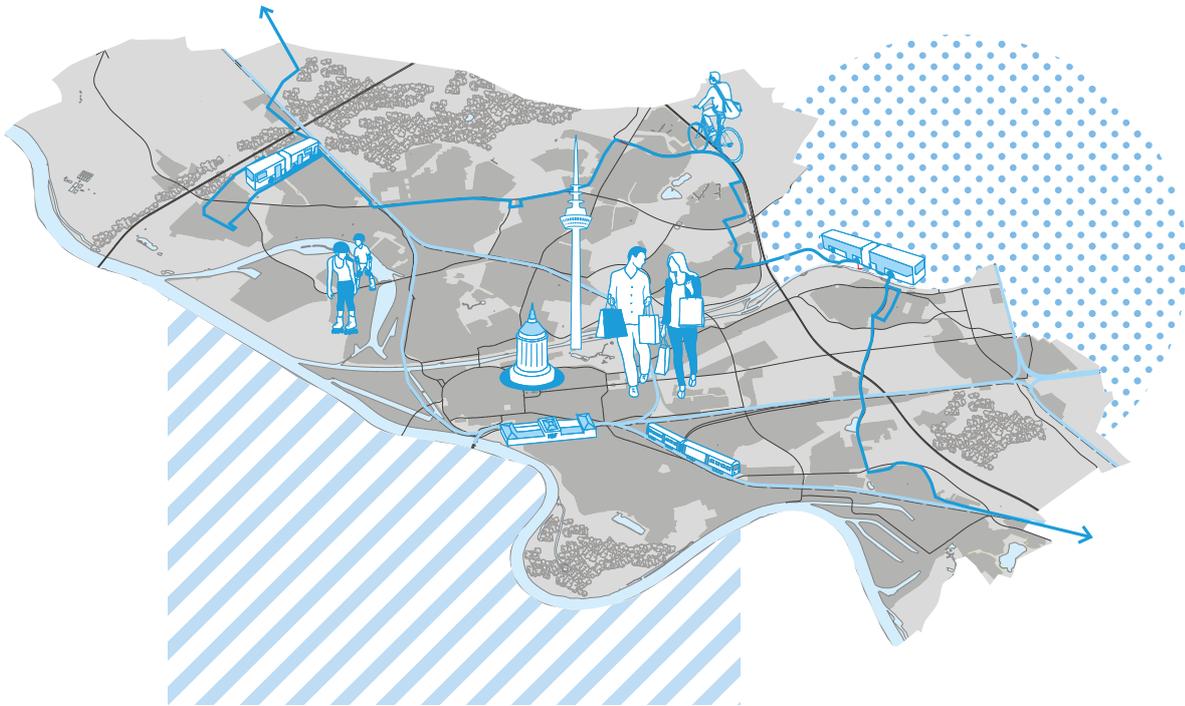
und die Biodiversität verbessern. Eine hohe Dichte an Grünflächen, Bäumen und Wasserflächen sorgt an Hitzetagen mittels Verdunstung für angenehmere Temperaturen. Durch die Begrünung von Dächern und Fassaden kann die Lebensqualität in städtischen Quartieren zusätzlich erhöht werden. Nebenbei wird durch die Schaffung von grünen Oasen, schattigen Plätzen und Wasserflächen die Attraktivität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums gesteigert. Diese Maßnahmen fördern nicht nur das Wohlbefinden der Stadtbewohnenden, sondern auch die soziale Interaktion und das Gemeinschaftsgefühl.



15-Minuten-Stadt (auch Stadt der kurzen Wege)

Eine 15-Minuten-Stadt zeichnet sich dadurch aus, dass alle wichtigen Einrichtungen und Dienstleistungen des täglichen Lebens innerhalb eines 15-minütigen Fuß- oder Radwegs beziehungsweise einer Fahrt mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sind. Ein zentraler Aspekt dieser Planung ist die Förderung umweltgerechter und flächeneffizienter Mobilität. Fahrradwege und Fußgängerzonen sowie ÖPNV-Angebote werden ausgebaut, um den Menschen sichere und angenehme Alternativen zum Auto zu bieten. Ein dichtes Netz aus Bussen und Bahnen, ergänzt durch innovative Mobilitätslösungen wie On-Demand-Shuttles und Sharing-Angebote, sorgt für eine hohe Erreichbarkeit und

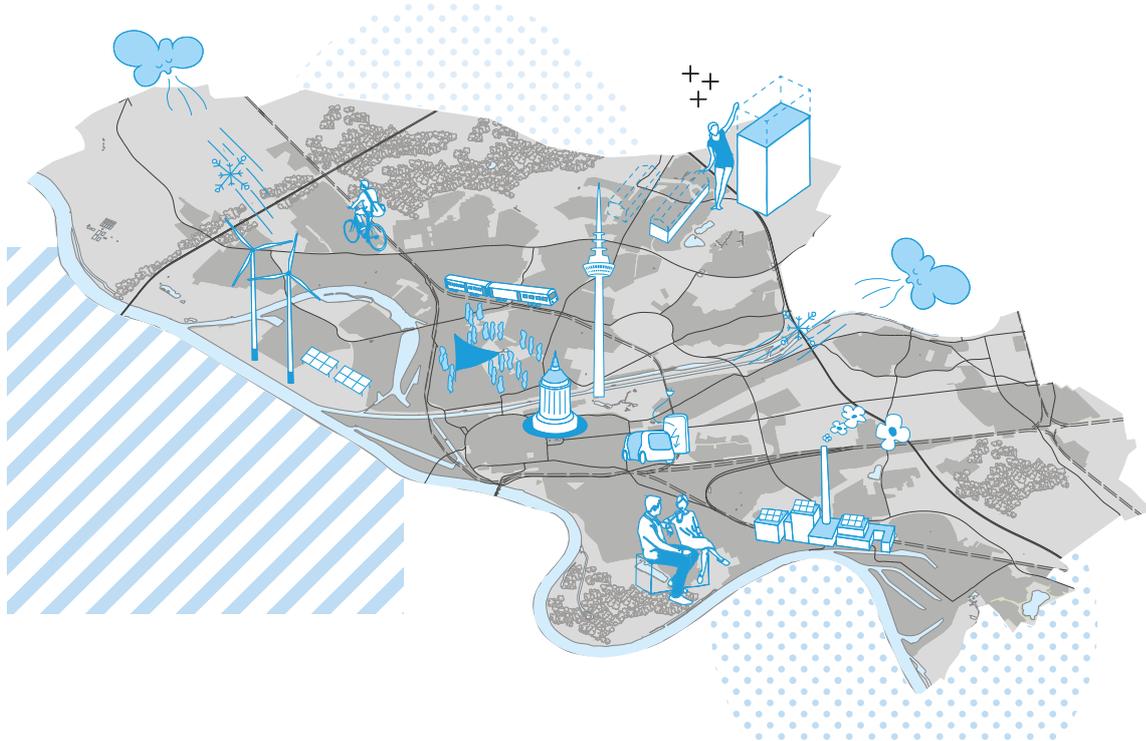
Flexibilität. Ebenso bedeutend ist eine gute Vernetzung der Stadtteile untereinander, um den stadtweiten Austausch zu fördern und so maßgeblich zum Gelingen der 15-Minuten-Stadt beizutragen. Ein weiteres wichtiges Prinzip ist die Durchmischung der Nutzungen. Wohngebiete, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Freizeiteinrichtungen sollen eng miteinander verknüpft werden. Dies reduziert nicht nur die Notwendigkeit langer Wege, sondern fördert auch eine lebendige und vielfältige Stadtstruktur. Durch die Schaffung von multifunktionalen Gebäuden und Quartieren wird die Stadt dynamischer und lebenswerter.



Klimaneutrale Stadt

Auf dem Weg zur Klimaneutralität ist der schonende Umgang mit Ressourcen zentrales Ziel der Planung. Dies bedeutet, dass alle Aktivitäten in der Stadt so gestaltet werden, dass sie keine Netto-CO₂-Emissionen verursachen. Ebenso wichtig sind Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel. Das Freihalten von Frischluftschneisen ermöglicht eine bessere Luftzirkulation und hilft, die städtische Überhitzung dicht bebauter Gebiete zu mindern. Somit wird die Lebensqualität in der Stadt verbessert. Auch die Reduktion und Kompensation klimaschädlicher Emissionen wirkt sich positiv auf die Lebensqualität aus. Dies kann durch den Ausbau von Fahrradwegen, Fußgängerbereichen und der öffentlichen Verkehrsmittel sowie durch die

Nutzung erneuerbarer Energien erreicht werden. Durch die lokale Erzeugung von Energie aus regenerativen Quellen wird die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduziert und eine nachhaltige Energieversorgung geschaffen. Ein weiterer wichtiger Ansatz ist das Weiterbauen am Bestand. Anstatt neue Flächen zu versiegeln, werden bestehende Gebäude modernisiert. Dies umfasst die energetische Sanierung, den Einsatz nachhaltiger Baumaterialien und die Verbesserung der Energieeffizienz. In einer klimaneutralen Stadt werden die begrenzt zur Verfügung stehenden Ressourcen bestmöglich genutzt und wird bewusst mit Energie und Materialien umgegangen.



Freiraumsicherung und
Entsiegelung *Grünzug Nord-Ost*



Anlegung
Tiny Forest Lindenhof

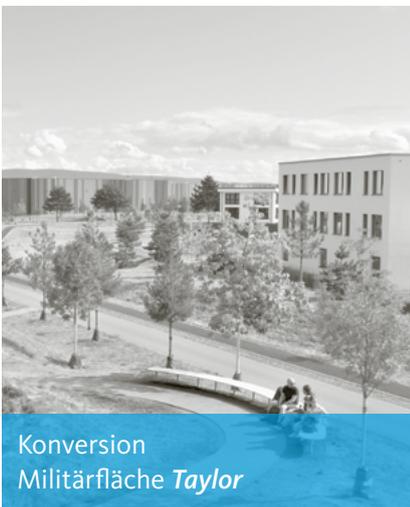


Neubau Radschnellweg
Mannheim-Viernheim-Weinheim

Produktive Stadt

Produktive Städte bringen wirtschaftliche Aktivitäten und Lebensqualität in Einklang. Durch die Integration von Wohn- und Arbeitsbereichen in denselben Quartieren werden kurze Wege geschaffen und die lokale Wirtschaft gestärkt. Die Durchmischung der Nutzungen sorgt für lebendige und vielseitige Stadtviertel, die den Bewohnenden eine hohe Lebensqualität bieten. Aus dem Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten soll ein Miteinander werden. Multifunktionale Gebäude, die sowohl Wohn- als auch Gewerbeflächen beherbergen, sind ein Schlüssel zu dieser Entwicklung. Dabei ist der Immissionsschutz mitzudenken. Emissionsmindernde Maßnahmen wie der Umstieg auf eine umweltverträgliche Mobilität und schonende Produk-

tionsprozesse sowie Begrünungsmaßnahmen werden dazu beitragen, die Luftqualität zu verbessern und Lärmbelastungen zu reduzieren. Dies ist entscheidend für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Stadtbevölkerung. Gewerbequartiere und Arbeitsorte spielen eine zentrale Rolle für eine produktive Stadt. Diese Bereiche sollen gut erreichbar und attraktiv gestaltet sein, um Unternehmen anzuziehen und Arbeitsplätze zu schaffen. Um trotz Flächenknappheit vielfältige Beschäftigungsmöglichkeiten bereitstellen zu können, ist das Stapeln von gewerblichen Nutzungen, bei dem verschiedene Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen in mehrstöckigen Gebäuden untergebracht werden, ein innovativer Ansatz.



Konversion
Militärfäche *Taylor*



Entwicklung *MMT-Campus*
mit Gründungszentrum



Neuordnung Büroquartier
EastSite

Grundannahmen

Das MRO formuliert die grundsätzliche Zielperspektive für die räumliche Entwicklung Mannheims in den nächsten 15 Jahren. Zu Beginn des Erarbeitungsprozesses dieser Zielperspektive wurden grundlegende Rahmenbedingungen für die Mannheimer Stadtentwicklung auf der Basis der zuvor erfolgten räumlichen Analysen (siehe Analysebericht 2021) identifiziert und als Grundannahmen formuliert.

Die Grundannahmen sind das Bindeglied zwischen der Analysephase (Ist-Zustand) und der Konzeptphase (Soll-Zustand) und verstehen sich als richtungsweisende Leitplanken für die Erarbeitung des MRO-Zielbilds 2040+. Ihnen liegen durch den Gemeinderat beschlossene Entwicklungsabsichten und raumbezogene Prognosen zugrunde. In den Grundannahmen werden fachlich fundierte Aussagen und Zielvorgaben zur Stadtentwicklung prägnant zusammengefasst.

Mannheim ist eine Metropole und nimmt Zentrenfunktionen für die Region Rhein-Neckar wahr.

Mannheim ist aufgrund seiner zentralen Lage und mit rund 327.000 Einwohnern und Einwohnerinnen (Stand 31.12.2023) das Zentrum der Metropolregion Rhein-Neckar. Die Stadt ist als europaweit bedeutender Handels-, Arbeits- und Industriestandort, wichtiger Bahnknotenpunkt, für ihre großen Binnenhäfen sowie für ihr reichhaltiges kulturelles Angebot mit Theatern, Museen, Oper, hochkarätigen Ausstellungen und Konzerten bekannt.

Der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt um die Planken und die Breite Straße bildet den bedeutendsten Einzelhandelsstandort innerhalb der Stadt Mannheim und der Metropolregion Rhein-Neckar. Die Mannheimer Innenstadt übernimmt im zentrenrelevanten Sortimentsbereich die ihr zugewiesene oberzentrale Versorgungsfunktion. Unter den deutschen Großstädten befindet sich der Mannheimer Einzelhandel in einer herausragenden Position.

Zudem ist Mannheim mit der Universität Mannheim und acht weiteren staatlich anerkannten Hochschulen, der Universitätsmedizin Mannheim (UMM), dem Mannheim Medical Technology Campus (MMT-Campus),

dem Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW), dem Mannheimer Zentrum für europäische Sozialforschung (MZES), dem Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften (GESIS), dem Zentralinstitut für Seelische Gesundheit (ZI) und dem Institut für deutsche Sprache (IDS) sowie den Gründungszentren, CUBEX 41/ CUBEX ONE, Technologiezentrum MAFINEX, Innovationszentrum Green Tech, Kreativwirtschaftszentrum C-HUB und dem Kompetenzzentrum FeMale Business ein zukunftsweisender Innovationsstandort.

Mannheim wächst. Bis zum Jahr 2042 wird von einem Zuwachs von rund 11.000 neuen Einwohnern ausgegangen.

Die kleinräumige Bevölkerungsprognose der Kommunalen Statistikstelle aus dem Jahr 2023 rechnet in den nächsten Jahrzehnten mit einem weiterhin deutlichen Wachstum der Mannheimer Stadtbevölkerung. Bis zum Jahr 2042 wird die Bevölkerung voraussichtlich um rund 11.000 Einwohner auf dann insgesamt ca. 338.000 Einwohner wachsen. Somit beträgt das Bevölkerungswachstum im betrachteten Zeitraum 3,4%. Ausschlaggebend für das Wachstum sind die Außenzuzüge, sie gleichen das negative Saldo aus Geburtenzahl und Sterbefällen aus.

Das Bevölkerungswachstum nach Altersgruppen wird ungleichmäßig erfolgen: Im Ergebnis erhöht sich der Anteil der über 65-Jährigen an der Mannheimer Gesamtbevölkerung in den kommenden Jahrzehnten gegenüber den mittleren Altersgruppen.

Mannheim verzichtet auf Siedlungsentwicklungen im Außenbereich. Die Flächenneuanspruchnahme soll auf Nettonull reduziert werden.

Die Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen ist in der Rhein-Neckar-Region weiterhin hoch. Zugleich steht der Schutz von Naturräumen und Agrarflächen sowie die Notwendigkeit, die Mannheimer Siedlungsgebiete besser an Klimafolgen wie Starkregen und Hitzestaus anzupassen, der Ausweisung neuer großer Siedlungsgebiete im Außenbereich entgegen. Zudem müssen bei Außenentwicklungen vielfältige Restriktionen beachtet werden, sodass die Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete langwierig und aufwandsintensiv wäre.

Mannheim weist mit einem Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche von rund 58 % im Vergleich zu anderen Stadtkreisen in Baden-Württemberg den größten Siedlungsflächenanteil auf. Mit dem MRO 1998 wurde eine Trendwende vollzogen. Seitdem werden in Mannheim neue Quartiere vorrangig auf Konversionsflächen geplant und gebaut. Die verbleibenden Außenbereichsflächen erfüllen als Produktionsraum für regionale Lebensmittel, als Naherholungsraum und als Frischluftschneise vielfältige Aufgaben.

Um diese elementaren Funktionen zu erhalten, wird angestrebt, die Flächeninanspruchnahme im Außenbereich auf Nettonull zu reduzieren. Damit steht das MRO-Zielbild 2040+ in einer Traditionslinie mit den vorherigen Fassungen des MRO aus den 1990er Jahren, die die zur Neige gehenden Reserven an bebaubarem Boden und die Begrenzung der zukünftigen räumlichen Stadtentwicklung durch die vorhandenen Freiräume thematisierten und daraus die Notwendigkeit einer konsequenten Innenentwicklung ableiteten. Um Treibhausgasemissionen zu vermeiden und Kohlenstoffsinken zu erhalten, ist das Ziel Nettonull-Flächeninanspruchnahme auch im Klimaschutzaktionsplan (KSAP) enthalten.

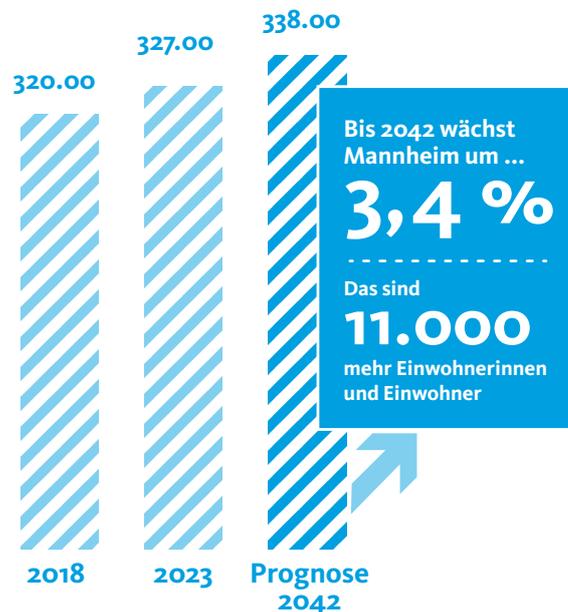
Die angestrebte Reduzierung der Flächeninanspruchnahme soll der Umsetzung der Energiewende in Mannheim nicht entgegenstehen. Vielmehr müssen die wenigen unbebauten Flächen im Außenbereich ohne umweltrechtlichen Schutzstaus für Anlagen zur Erzeugung und Verteilung von Energie aus erneuerbaren Quellen vorgehalten werden.

Mannheim wird klimaneutral. Die Stadt ist EU-Modellstadt und strebt an, bis zum Jahr 2030 Klimaneutralität zu erreichen.

Die Stadtklimaanalyse Mannheim 2020 prognostiziert mit dem „Weiter wie bisher-Szenario“ (RCP 8.5) in Mannheim bis zum Jahr 2050 einen Anstieg der Lufttemperatur im Jahresdurchschnitt um 1,1 bis 2,0 °C gegenüber dem Zeitraum 1985 bis 2005. Von einem solchen Temperaturanstieg werden alle Monate des Jahres betroffen sein. Die heißen Sommertage und Tropennächte nehmen zu, Frost- und Eistage hingegen ab. Die steigenden Durchschnittstemperaturen gehen mit der Zunahme heißer, zunehmend trockener Sommer einher.

Mit dem Anstieg der Temperaturen steigt auch die Gefahr weiterer Klimaextreme wie Starkregen, Hochwasserereignisse und Stürme. Um weitere negative Klimafolgen zu vermeiden, soll mittelfristig ein Gleichgewicht zwischen der Produktion und der Bindung klimaschädlicher Gase (Klimaneutralität) erreicht werden.

Im Rahmen der EU-Mission für klimaneutrale und intelligente Städte hat sich die Stadt Mannheim das ambitionierte Ziel gesetzt, Klimaneutralität bis 2030 zu erreichen und dies im Klimaschutzaktionsplan (KSAP) festgehalten (V535/2022). Mannheim wird dafür innovative sektorübergreifende Ansätze erproben und so als Experimentier- und Innovationsort fungieren, damit alle europäischen Städte bis 2050 diesem Beispiel folgen können.



Regionalvorbehalt für strategische Zukunftsthemen und wirtschaftliche Schlüsselfunktionen

Im Rahmen der Regionalentwicklung der Metropolregion Rhein-Neckar ist die Flächeninanspruchnahme für strategische Zukunftsthemen – insbesondere in den Bereichen Informations- und Kommunikationstechnologie, Künstliche Intelligenz, sowie der Anbindung an zentrale Energieinfrastrukturen wie Stromtrassen und Umspannwerke – vorausschauend und regional abgestimmt zu steuern. Hierfür benötigt man auf allen Planungsebenen, also auch im MRO, Flexibilität für diese Flächenbedarfe, wie etwa auch die Ansiedlung internationaler beziehungsweise großvolumiger Unternehmen oder für bedeutende Infrastrukturvorhaben. Um diese Flexibilität sicherzustellen, unterliegen die im MRO definierten Flächenkulissen einem Regionalvorbehalt.

Die Flächendefinitionen sind so auszugestalten, dass sie sowohl den Anforderungen der nachhaltigen Siedlungsentwicklung als auch der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion gerecht werden. Eine koordinierte Flächenvorsorge ermöglicht es, Schlüsselbranchen gezielt anzusiedeln und bestehende Wertschöpfungsketten zu stärken. Hierbei ist auf die Leitlinien des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar abzustellen. Für ein regionales Flächenmanagement und die Sicherstellung des Regionalvorbehalts besteht direkter Austausch mit dem Verband Region-Rhein-Neckar. Damit können regionale Synergien genutzt, Doppelinanspruchnahmen vermieden und eine strategische Standortpolitik gesichert werden.

Szenariobetrachtung

Die Szenarien stellen ein Gedankenspiel zu Beginn der Erarbeitung des MRO-Zielbildes 2040+ dar, um mutige, alternative, zukünftige Situationen und Entwicklungsrichtungen für das Mannheimer Stadtgebiet durchspielen zu können. Sie eröffneten einen Denkraum, in dem die Entwicklung Mannheims vorgedacht und mögliche Auswirkungen untersucht werden konnten.

Die Szenariotechnik ist eine Methode der strategischen Planung, die verwendet wird, um mögliche Entwicklungen der Zukunft darzustellen. Mit ihrer Hilfe können alternative Vorstellungen über positive zukünftige Entwicklungen zu Bildern und Modellen zusammengefasst werden.

Den konzeptionellen Ausgangspunkt der Szenarien stellte die sektorale Flächenkonkurrenz dar:

- Im Wohnszenario steht das Schaffen von zusätzlichem Wohnraum im Zentrum der Betrachtung. Es stellt die Frage nach Lebensqualität und attraktiven und zukunftsgerichteten Wohn- und Lebensformen für die Stadt Mannheim.
- Hingegen steht das Sichern und Schaffen von zukunftsfähigen Arbeitsplatzangeboten im Gewerbeszenario im Mittelpunkt.
- Die Anpassung an den Klimawandel für eine lebenswerte und gesunde Stadt, Maßnahmen zum Klimaschutz sowie eine konsequente Freiraumqualifizierung werden im Freiraumszenario in den Fokus genommen.
- Schwerpunkt des Mobilitätsszenarios ist eine bedarfsgerechte, multimodale, flexible und vor allem nachhaltige Mobilität.

Die vier Szenarien sind in der Dokumentation des 1. Stadtgesprächs ausführlich dargestellt:

Szenarien der räumlichen Entwicklung

(<https://buengerinfo.mannheim.de/buengerinfo/getfile.asp?id=8181414&type=do>)

Den jeweils berechtigten Wünschen nach mehr Raum für Mobilität, mehr Raum für Wohnen und Gewerbe, sowie mehr Raum für Freiraum und Klimaanpassung

geht gleichermaßen ein unumgänglicher Flächenbedarf einher. Die Szenarien zeigten in kontrastierender Weise die jeweilige Flächeninanspruchnahme auf und warfen in ihrer Gegenüberstellung die Frage nach dem passenden Maß, der richtigen Abwägung, sowie möglicher beziehungsweise notwendiger Nutzungsüberlagerungen auf.

Die Szenarien beabsichtigten keine normativen Entwürfe, sondern hatten eine primär beschreibende, erforschende und analytische Funktion. Auch ging es nicht um Kontrastszenarien, sondern um das Abbilden verschiedener (mitunter latenter) Trends. Räumliche Auswirkungen aktueller gesellschaftlicher Entwicklungen sollten sichtbar und damit diskutierbar gemacht werden.

Das Denken in Szenarien stellte eine wichtige Methode bei der Erarbeitung des MRO dar. Es eröffnete einen Ideenraum, in dem in pointierten Ansätzen die räumliche Entwicklung Mannheims untersucht werden konnte. Die Szenariobetrachtung hat aufgezeigt, dass die einzelnen Sektoren Freiraum und Klima, Wohnen, Gewerbe sowie Verkehr und Mobilität vielfältige Ansprüche an den Raum stellen jetzt und in Zukunft.

Legt man die verschiedenen sektoralen Szenarien übereinander, wird erkennbar, dass die jeweiligen räumlichen Aussagen nicht immer konfliktfrei zusammenpassen. So konkurrieren alle Sektoren und Nutzungen untereinander. Dies gilt sowohl für den Außen- als auch den Innenbereich. Die große Herausforderung besteht deshalb darin, dass sich Politik und Verwaltung darüber klarwerden, wie zukünftig vor dem Hintergrund einer begrenzten Gemarkungsfläche mit den zu erwartenden Flächenansprüchen aller Sektoren umgegangen werden soll.

Eine integrierte Betrachtung des räumlich-funktionalen Gesamtzusammenhangs der einzelnen Sektoren schafft Chancen für eine geordnete weitere Stadtentwicklung.

MRO-Zielbild 2040+



Das MRO-Zielbild 2040+ besteht aus vier Querschnittsthemen, fünf Stadtsegmenten sowie einem räumlichen Gesamtbild.

Das Zielbild des MRO gibt einen langfristigen Orientierungsrahmen und wird mit einem Planungshorizont von 15 Jahren aufgestellt.

Damit das MRO-Zielbild 2040+ langfristig für diesen Zeitraum haltbar bleibt, sind die Stadtentwicklungsthemen mit einem geringen Detaillierungsgrad formuliert, sodass Maßnahmen an geänderte Voraussetzungen angepasst umgesetzt werden können.

Quer- schnitts- themen

Querschnittsthemen sind teilraum-
übergreifende Ziele, die sich als roter
Faden durch alle Bausteine des MRO
ziehen. Sie formulieren integrierte
Leitsätze, die eine grobe Stoßrichtung
für die räumliche Entwicklung
aufzeigen.

In den Querschnittsthemen sind alle
wesentlichen Zukunftsthemen und
wünschenswerten Entwicklungstendenzen für Mannheim verdichtet. Die Querschnittsthemen haben in unterschiedlicher Ausprägung Gültigkeit für die Gesamtstadt. Als Qualitätsmaßstab für einzelne Stadtentwicklungsmaßnahmen stellen sie eine kohärente Entwicklung in allen Teilräumen sicher.



Mannheim wächst im Inneren



Mannheim schafft gemischte
und vernetzte Quartiere



Mannheim qualifiziert seine
Wasserlagen



Mannheim stärkt sein
Freiraumnetz

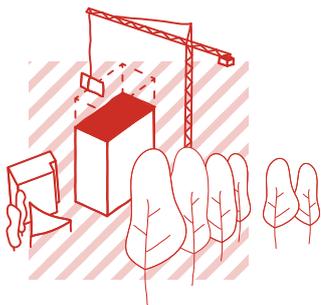


Querschnittsthemen

Die auf den Grundannahmen basierenden Szenarien haben die Erkenntnis gestärkt, dass Mannheims künftige räumliche Entwicklung durch herausragende Querschnittsthemen gekennzeichnet ist. Sie ziehen sich wie ein roter Faden durch alle sektoralen Herausforderungen der Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung, der Mobilität sowie des Freiraums und des Stadtklimas.

Die vier Querschnittsthemen haben in unterschiedlicher Ausprägung gesamtstädtische Relevanz und verdichten die wesentlichen Entwicklungstendenzen für das zukünftige Mannheim. Sie werden im räumlichen Gesamtbild (→ Seite 87) und in den Stadtsegmenten (→ Seite 41) inhaltlich und räumlich konkretisiert.





Mannheim wächst im Inneren

Boden und Fläche sind endliche Schutzgüter. Zu ihrem Schutz und Erhalt hat sich Deutschland auf das 30-ha-Ziel verpflichtet: Bis 2030 soll die Inanspruchnahme von Flächen zu Siedlungszwecken auf deutlich unter 30 ha pro Tag reduziert werden. Ab 2050 soll die Flächeninanspruchnahme deutschlandweit auf Nettonull heruntergefahren werden. Stadtwachstum kann langfristig in der Regel nur durch Maßnahmen der Innenentwicklung stattfinden. Zudem kann durch höhere Dichten die soziale und technische Infrastruktur effektiver genutzt werden.

Innenentwicklung ist die zentrale Entwicklungsstrategie der Siedlungsentwicklung und gelebte Praxis in Mannheim. In den vergangenen 15 Jahren hat die Stadt Mannheim lediglich ca. 4,3 ha (0,3 ha/Jahr) Siedlungsfläche im Außenbereich ausgewiesen. Mannheim konzentriert seine Siedlungsentwicklung auf die Konversionsflächen und den Innenbereich. Somit trägt Mannheim maßgeblich zum Erreichen des 30-ha-Ziels bei. Langfristiges Ziel der Mannheimer Stadtentwicklung ist die Nettonull Flächeninanspruchnahme für Siedlungsflächen.

Im Inneren wachsen heißt...

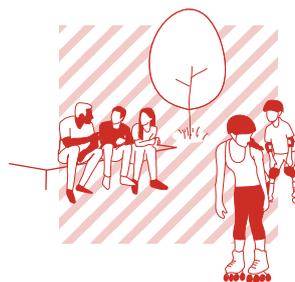
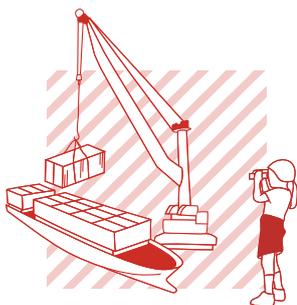
- keine großflächige Siedlungsentwicklung im Außenbereich
- ortsspezifische Siedlungsnachverdichtung an zentralen Lagen ermöglichen
- Innenentwicklung und Klimaanpassung zusammen denken (Mehrfache Innenentwicklung)
- Um- und Weiterbauen forcieren und Flächen recyceln
- Nutzungsüberlagerung und Multifunktionalität an allen geeigneten Lagen

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

Die städtebaulichen Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege werden durch die Mischung von Nutzungen innerhalb der Nachbarschaft und das Vernetzen von Quartieren mit Nahverkehrsmitteln gelegt. Eine kompakte und Nutzungsgemischte Stadtstruktur sorgt für kurze Wege und begünstigt so die aktive Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad. Dies wirkt sich positiv auf die menschliche Gesundheit aus und reduziert verkehrsbedingte Emissionen in der Stadt. Die Durchmischung von Wohnungen, Arbeitsstätten, Versorgungseinrichtungen und Freizeitangeboten belebt die Stadtquartiere zu unterschiedlichen Tageszeiten. Nutzungsmischung, Dichte und Vernetzung sind die Basis für ein urbanes Lebensgefühl in den Stadtquartieren.

Gemischte und vernetzte Quartiere schaffen heißt...

- gewachsene Strukturen, die Historie und lokale Identitäten wertschätzen und daran anknüpfen
- Wohngebiete zu lebendigen Stadtquartieren weiterentwickeln und dort Angebote für neue Arbeitsformen implementieren
- Kreativ- und Nischenräume schützen
- monofunktionale Gewerbegebiete zu Gewerbequartieren mit Aufenthaltsqualitäten und Infrastrukturen weiterentwickeln
- Angebote der Grundversorgung und der sozialen Infrastruktur wohnortnah ansiedeln, um Versorgungswege möglichst kurz zu halten
- tangentielle Verbindungen der Stadtteile untereinander herstellen
- die Stadtbahnverbindungen erweitern



Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen

Die Flussräume am Rhein und Neckar entfalten bisher nur zum Teil ihre urbanen Entwicklungspotenziale. Häfen, Gewerbegebiete, Verkehrsbauten und Freiräume prägen viele Uferabschnitte. Für lange Zeit standen diese Wasserlagen nicht im Fokus der Stadtentwicklung. Mittlerweile hat jedoch ein Umdenken stattgefunden: Rhein und Neckar sind begehrte Standorte zum Wohnen und Arbeiten, für Bildung und Kultur, aber auch zur Naherholung. Mit besonderen Orten am Wasser, an denen sich Stadt und Fluss gegenseitig befruchten und sich städtisches Leben ausbreiten kann, sollen vor dem Hintergrund der Industriekulisse einzigartige und für die Stadt charakteristische Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden.

Wasserlagen qualifizieren heißt...

- die Flussufer von Rhein und Neckar erlebbarer machen und Identitätsorte an den Flussläufen profilieren
- die blau-grüne Infrastruktur für einen zukunftsfähigen Umgang mit Niederschlagswasser und Extremwetterlagen vorbereiten
- die Häfen unter Verträglichkeitsaspekten weiterentwickeln und ihre Funktionsfähigkeit sicherstellen
- Wohnformen am Wasser realisieren
- Barrieren reduzieren und durchgängige Wege und Promenaden entlang der Flussläufe entwickeln
- Sport- und Freizeitangebote am und auf dem Wasser verbessern

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

Das Freiraumnetz ist vielfältig und fasst großräumige Grünzüge, Stadtparks, Quartiersplätze, aber auch Straßenbäume und Fassadenbegrünungen zusammen. Und ebenso vielfältig sind auch seine Funktionen: Freiräume schaffen einen Ausgleich für Mensch und Natur und sind zum anderen Orte des urbanen Zusammenlebens. Menschen aus unterschiedlichen Kulturen und sozialen Milieus kommen dort zusammen und begegnen sich, gehen spazieren, treiben Sport und treffen sich zu geselligen Zusammenkünften. Grünräume haben einen positiven Einfluss auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen. Durch Verschattung und Verdunstung von Pflanzen tragen begrünte Freiräume wesentlich zur Klimaregulierung versiegelter Stadtquartiere bei. Ebenso filtern Pflanzen Schadstoffe aus der Luft und sorgen so für eine bessere Luftqualität. Die Ausweitung von begrünten Oberflächen im urbanen Raum und deren Qualifizierung fördern zudem die Biodiversität.

Freiräume stärken heißt...

- Kaltluftentstehungsgebiete sichern und Frischluftschneisen freihalten
- die unterschiedlichen Landschaftsräume an den Rändern des Stadtgebiets verbinden und als produktiven Raum qualifizieren
- die sieben Grünzüge sichern und weiterentwickeln
- Frei- und Grünräume klimaresilient umbauen
- hochverdichtete Stadtquartiere nach dem Schwammstadtprinzip umbauen
- kleine Quartierparks sowie Dach- und Fassadenbegrünungen fördern, damit die Oberflächen Mannheims grüner und weniger versiegelt werden

Stadt- segmente

Die Stadtsegmente sind städtische Teilräume, die Funktionsbereiche mit ähnlichen räumlich-strukturellen Qualitäten, Herausforderungen und Potenzialen beschreiben. Als neue Lesart der Stadt helfen sie, die Herausforderungen der Stadtentwicklung besser verständlich zu machen.

Die Stadtsegmente haben den Anspruch, die verschiedenen sektoralen Betrachtungsweisen zu integrieren und zusammen zu denken. Die stadtstrukturelle Generalisierung und räumliche Gliederung in Stadtsegmente vereinfacht eine Übertragung beispielhafter Lösungen auf strukturell ähnliche Räume. Gleichzeitig verdeutlicht die Zusammenfassung verschiedener Funktionsbereiche gesamtstädtische Verflechtungen.



Die Äußeren Landschaften



Die Äußere Stadt



Die Mittlere Stadt



Die Innere Stadt

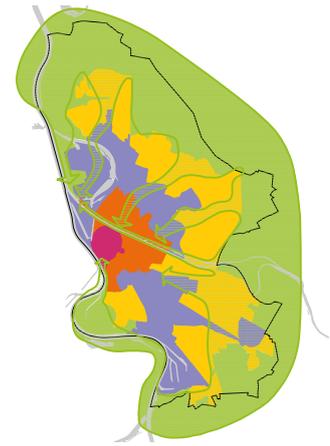


Die Quadrate



Stadtsegmente

Für das Mannheimer Stadtgebiet wurden fünf modellhafte Stadtsegmente identifiziert. Diese Stadtsegmente sind Funktionsbereiche mit ähnlichen räumlich-strukturellen Herausforderungen und Potenzialen. In den fünf Stadtsegmenten verbinden sich mit den vier Querschnittsthemen spezifische Entwicklungschancen. Typische Potenziale der räumlichen Stadtentwicklung werden je Stadtsegment benannt und auch kartografisch verortet.



Die räumliche Gliederung des Stadtkörpers in fünf, nicht trennscharf abgegrenzte Stadtsegmente ergibt sich aus bestimmten Baustrukturen und ihren stadträumlichen Qualitäten, die auf das Umfeld abstrahlen. In jedem Stadtsegment ist die Nutzungsmischung und Dichte jeweils anders ausgeprägt, sodass sich für diese Teilräume verschiedene Ausgangslagen und Potenziale ergeben. Für die räumliche Abgrenzung der Stadtsegmente wurden folgende Parameter angewendet:

- Nutzungsstruktur, Grad der Nutzungsmischung
- Städtebauliche Morphologie und gebäude-typologische Prägung
- Bauliche Dichte und Versiegelungsgrad
- Stadträumliche Lage und räumliche Zusammenhänge beziehungsweise Zäsuren
- Entstehungsgeschichte und räumliche Identität
- Atmosphäre und Charakter im öffentlichen Raum

Diese typisierte und modellhafte Betrachtung des Stadtraums führt zu einer neuen Lesart der Stadt, die dazu beiträgt, die Herausforderungen der Stadtentwicklung besser verständlich zu machen. In den Stadtsegmenten werden spezifische räumliche Potenziale verortet und beschrieben. Ihre Hauptaufgabe besteht in der differenzierten Optimierung und Qualifizierung

der bestehenden Quartiere und Freiräume. Die räumliche Gliederung der Stadtsegmente erleichtert hierbei eine Übertragung beispielhafter Lösungen auf ähnliche Räume.

Im Folgenden werden die Stadtsegmente als Kartendarstellung und als Text abgebildet. Die Karten und der erläuternde Text ergänzen sich gegenseitig und sollten zusammengelesen werden. Die Karten verorten wichtige Aufgaben der räumlichen Stadtentwicklung und setzen grobe Schwerpunkte für ihre Bearbeitung. Wichtige Themen werden im Erläuterungstext vertieft und begründet. Ebenso werden Themen, die sich nicht eindeutig verräumlichen ließen, textlich thematisiert. Sowohl in den Karten als auch in den erläuternden Texten werden die segmentspezifischen Entwicklungsthemen einem der vier Querschnittsthemen (→ Seite 35) zugeordnet.

Ergänzt wird die Darstellung der Stadtsegmente durch eine Übersicht mit modellhaften Aussagen zur Ist-Situation der städtebaulichen Dichte und Nutzungen, um das Profil des jeweiligen Segments zu verdeutlichen. Diese Aussagen sind nicht als absolute Werte, sondern in Relation zu den anderen Stadtsegmenten beziehungsweise zur Gesamtstadt zu lesen.

Die Äußeren Landschaften

zusammenhängender
und abwechslungsreicher



Die Äußeren Landschaften

zusammenhängender und abwechslungsreicher

Mannheim wächst im Inneren

- 📍 Die Äußeren Landschaften durch das Ausweisen zusätzlicher Schutzgebiete stärken

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

- ★ Besondere Orte der Landschaften stärken
- 🌿 Die Landschaften mit der Region vernetzen

Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen

- 🌊 Flußufer als besondere Orte der Biodiversität und Naherholung stärken

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

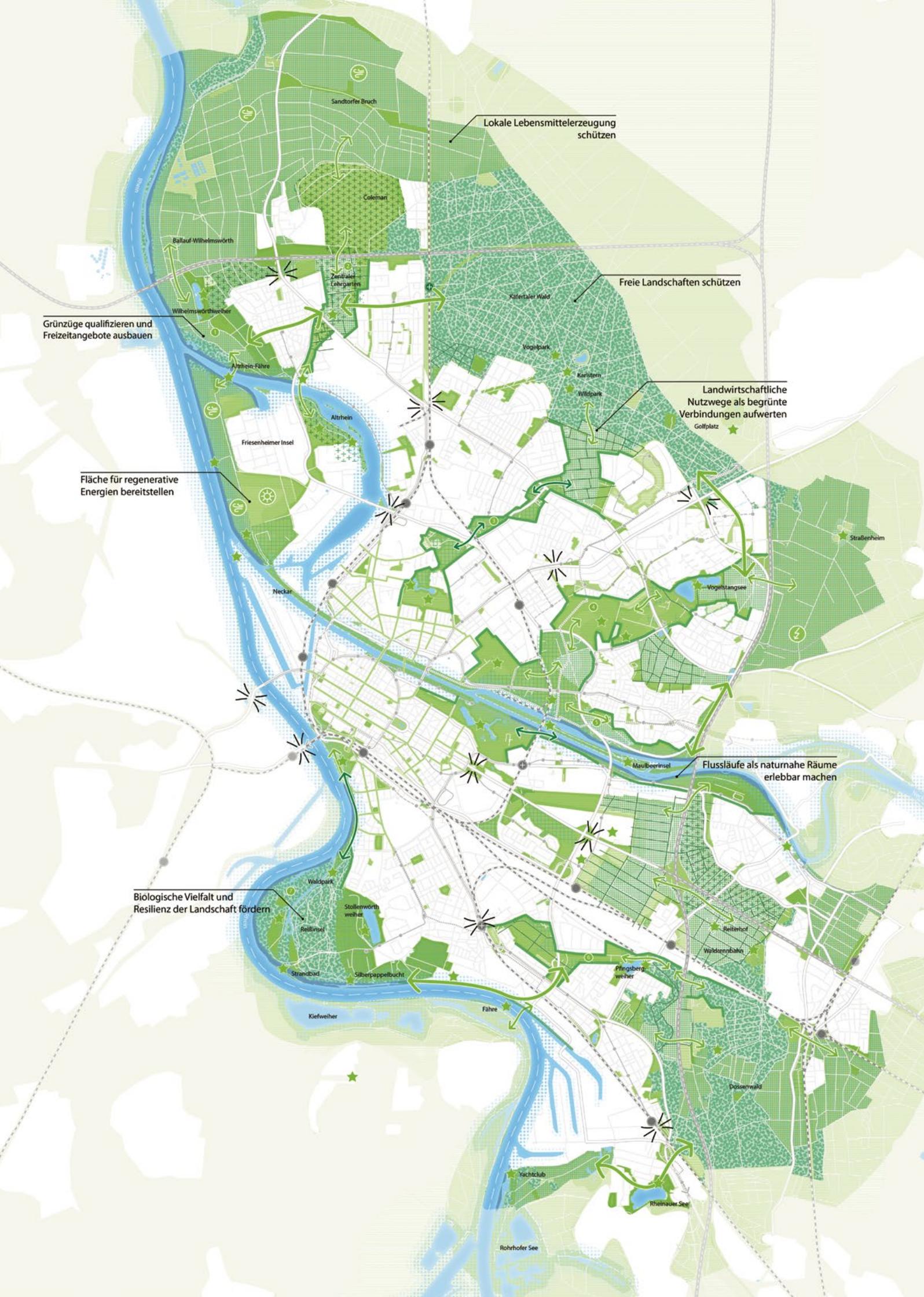
- 🚶 Stadteingänge attraktiver gestalten
- ➡ Erlebbares Raumkontinuum (Grüner Ring) schaffen
- ➡ Durchwegbarkeit an Engstellen sicherstellen
- ➡ Grünverbindungen schaffen und Barrieren abbauen
- Kanten der Grünzüge sorgfältig gestalten
- Grüne Straßenräume als Erweiterung der Grünzüge qualifizieren
- 🌞 Energiegewinnung als integralen Bestandteil behandeln
- 🌳 Wälder klimastabil umbauen
- 🌱 Kleingartenanlagen entgrenzen und durchlässig gestalten
- 🌾 Landwirtschaftlich genutzte Flächen schützen
- 🛤️ Wirtschaftswege in das Freiraumsystem integrieren
- 📍 Erreichbarkeit der Erholungslandschaft durch neuen S-Bahnhof stärken

Grünzüge

- 1 Grünes Band am Rhein-Nord
- 2 Grünes Band zum Sandtorfer Bruch
- 3 Grünes Band zum Käfertaler Wald
- 4 Grünes Band zum Odenwald
- 5 Grünes Band am Neckar
- 6 Grünes Band zum Dossenwald
- 7 Grünes Band am Rhein-Süd

Kartengrundlage

- 🌿 Die Äußeren Landschaften
- 🌿 Grünzug
- 🌿 Grünraum
- 🌊 Wasserlagen
- 🌊 Gewässer
- 🏠 Siedlungsbereich
- ⋯ Radschnellverbindung
- SPNV
- SPNV-Ausbau
- 🚆 Überörtliche Schienenanbindung
- 📍 Neue S-Bahnhöfe
- Straßen
- Autobahn



Grünzüge qualifizieren und Freizeitangebote ausbauen

Lokale Lebensmittelerzeugung schützen

Freie Landschaften schützen

Landwirtschaftliche Nutzwege als begrünte Verbindungen aufwerten

Fläche für regenerative Energien bereitstellen

Flussläufe als naturnahe Räume erlebbar machen

Biologische Vielfalt und Resilienz der Landschaft fördern

Sandtorfer Bruch

Coleman

Ballauf-Wilhelmwörth

Wilhelmwörthweiher

Zentraler Lehrgarten

Kalfelder Wald

Vogelpark

Karlstein

Wildpark

Altrhein-Fähre

Altrhein

Friesenheimer Insel

Neckar

Vogelstangensee

Straßenheim

Maulbeerinsel

Waldpark

Stollenwörthweiher

Reißinsel

Strandbad

Silberpappelbucht

Kiefweiher

Fähre

Pfingsbergweiher

Reiterhof

Wildrennbahn

Dossenwald

Yachtclub

Rheinauer See

Rohrholfer See

Mannheim wächst im Inneren

Freie Landschaften schützen

Mit dem Mannheimer Bekenntnis zur Innenentwicklung können die freien Landschaften vom Siedlungsdruck freigehalten werden. Dies bietet die Chance, strukturreiche Landschaftsbereiche, die eine hohe Biodiversität und charakteristische Merkmale sowie ästhetische Anziehungskraft besitzen, unter Landschaftsschutz zu stellen. Landschaftsschutzgebiete dienen insbesondere der Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts sowie der Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft für die nachkommenden Generationen. Aufgrund ihrer natürlichen Vielfalt sind Landschaftsschutzgebiete besondere Orte der Naherholung.

Mit dem Schutzstatus geht auch eine Einschränkung der Nutzbarkeit der Flächen einher. Insbesondere Bauvorhaben und Veränderungen der Landschaftselemente sind in Landschaftsschutzgebieten ausgeschlossen. Damit sind Landschaftsschutzgebiete ein wirksames Instrument zur Freiraumsicherung. Freizeitnutzungen wie Spaziergänge, Wanderungen, Radfahren, Picknicks und Naturbeobachtungen sind in den geschützten Landschaftsbereichen möglich, auch nachhaltige Land- und Forstwirtschaft ist im Regelfall zugelassen, solange Umwelt, Natur und Landschaft nicht beeinträchtigt werden.

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

Flächen für regenerative Energien bereitstellen

Nicht nur als Ort der Naherholung, sondern auch als Standort für Energie- und Nahrungsmittelproduktion sowie als Naturraum, Kaltluftentstehungsgebiet und Luftleitbahn übernehmen die Äußeren Landschaften wichtige funktionale Aufgaben für die Stadt und die Region.

Diese vielfältigen Anforderungen an die Äußeren Landschaften stehen teilweise in Konkurrenz zueinander. Der Schlüssel zur Bewältigung dieses Flächennutzungskonflikts ist eine gerechte Bodennutzung. Die klassische Landwirtschaft prägt die Landschaften rund um Mannheim. Jedoch wird angestrebt, Mehrfachnutzungen in der Landschaft überall da wo es möglich ist, zu aktivieren.

Erste Ansätze, die die Erzeugung von Lebensmitteln beziehungsweise die Weidetierhaltung mit dem Aufstellen von Photovoltaikmodulen kombinieren, werden bereits erprobt und können auch in Mannheim angewandt werden. Die sogenannte Agri-Photovoltaik ermöglicht im Vergleich zur konventionellen Freiflächen-Photovoltaik eine effektivere Bodennutzung.

Die Äußeren Landschaften werden der Schlüsselraum für die Realisierung der Energiewende. Photovoltaik- und Windkraftanlagen, Geothermie sowie Großwärmepumpen könnten klimaneutrale Energie für Mannheim erzeugen. Auch in einer produktiven Landschaft muss dem Schutz der Böden, des Grundwassers, des Klimas und der Biodiversität Bedeutung beigemessen werden. Daher sollten Entwicklungen für regenerative Energien möglichst Landschaftsbild schonend und in räumlicher Nähe zu bestehenden Infrastrukturen verortet werden. Somit leisten die Äußeren Landschaften einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz.

Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen

Flussläufe als naturnahe Räume erlebbar machen

Die Flussläufe von Rhein und Neckar sind die Konstanten des Mannheimer Landschaftsraums, sie tragen maßgeblich zur Formung der Landschaft bei. An einigen Abschnitten sind die Auen in ihrer urwüchsigen und naturnahen Form erhalten geblieben oder wurden wiederhergestellt. In diesen Auenlandschaften haben sich vielfältige Ökosysteme herausgebildet.

→ Klimaneutrale Stadt

Die **Äußeren Landschaften** leisten mit der Freihaltung von Frischluftschneisen und der Bereitstellung von Flächen für regenerative Energien einen wesentlichen Beitrag zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz. In den anderen Stadtsegmenten sorgen kleinflächige Begrünungen und Entsiegelung für eine Regulierung der Temperaturen und Rückhaltung von Niederschlagswasser. Mit dem Vorrang der Bestandsentwicklung wird in allen Segmenten graue Energie eingespart. Insbesondere in der **Mittleren Stadt** lassen sich durch die Modernisierung von Industriebetrieben weitere Einsparungen von Treibhausgasemissionen erzielen.

Naturnahe Flussabschnitte bieten nicht nur Lebensraum für Tiere und Pflanzen, sondern sind auch wertvolle Erholungsräume für die Menschen. Mit dem Ziel, das Landschaftserleben zu intensivieren, sollen besondere Orte an den Wasserlagen akzentuiert werden. In diesem Zusammenhang wird sich Mannheim zu seinen Flussläufen hin orientieren und diese erlebbar machen. Die ökologische Aufwertung der Gewässerlebensräume und das Erlebarmachen der Wasserlagen für den Menschen sind dabei kein Widerspruch, sie ergänzen sich vielmehr. Ziel ist es, die natürliche Schönheit und Vielfalt der Flusslandschaften hervorzuheben und für Naherholungszwecke nutzbar zu machen.

Durch gestalterische Maßnahmen an besonders interessanten Orten am Wasser kann die Erlebbarkeit der Flusslandschaft erhöht werden. Dies kann zum Beispiel durch die Einrichtung von Aussichtspunkten, Rastplätzen oder Lehrpfaden geschehen. Der Zusammenfluss von Rhein und Neckar ist eine besonders signifikante Wasserlage in Mannheim. Eine Installation soll den Neckarnullpunkt inszenieren und Aufmerksamkeit auf diesen Ort lenken.

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

Grünzüge qualifizieren und Freizeitangebote ausbauen

Die Grünzüge und Flussläufe schaffen sieben Freiraumbrücken von der Mannheimer Innenstadt bis zur Stadtgrenze und darüber hinaus. Die Grünzüge haben eine herausragende Bedeutung für das Mannheimer Stadtklima. Als Frischluftschneisen, Ventilationsbahnen und Kaltluftentstehungsgebiete sind sie großräumig und kleinräumig für ein gutes Stadtklima unverzichtbar. Deshalb dürfen die Grünzüge weder bebaut noch versiegelt werden.

Damit die Grünzüge ein attraktiver Freiraum bleiben, müssen sie stets entsprechend neuer Nutzungsanforderungen weiterentwickelt werden. Die Qualifizierung der Grünzüge soll zudem durch eine Verknüpfung der Grünzüge mittels eines grünen Rings vom Rhein über den Käfertaler Wald, die Neckarauen und den Dossenwald zum Rhein erfolgen. Damit würde ein zusammenhängender Freiraum entstehen, der die Quartiere Mannheims umfließt und die gebaute Stadt kontrastiert. Die sieben Grünzüge werden so zu einem verbindenden Element aller Mannheimer Stadtbezirke.

Heute einseitig genutzte Flächen innerhalb der Grünzüge gilt es durch weitere Nutzungen anzureichern, um den multiplen Nutzungsansprüchen gerecht werden zu können. Der Freizeit- und Naherholungsnutzung kommt innerhalb der Grünzüge ein hoher Stellenwert zu.



Die Grünzüge sind der Ausgleichsraum für die Bevölkerung der benachbarten Stadtquartiere, in dem sie Ruhe, Entspannung und Abkühlung finden, aber auch Sport treiben können.

Besonders hohe Anforderungen müssen an die gestalterische Ausformulierung der Ränder der Grünzüge gestellt werden. Als Übergangszonen zwischen Siedlung und freier Landschaft sind sie der Auftakt der Grünzüge. Dementsprechend müssen die Grünzugränder auf die Interaktion mit der Landschaft einstimmen. Anlagen, die zum Spielen oder zum Training anregen, sollten vornehmlich in der Nähe von Wohngebieten angeordnet werden.

Die unbebauten und für Alle zugänglichen Flächen der Äußeren Landschaften leisten einen wichtigen Beitrag für die Attraktivität Mannheims als Wohnstandort und müssen dementsprechend geschützt werden.



Lokale Lebensmittelerzeugung erhalten

Die Stadt Mannheim hat sich zum Ziel gesetzt, die Erzeugung nachhaltig, regional und fair produzierter Lebensmittel zu fördern, um die Kulturlandschaft zu erhalten und gleichzeitig die Versorgung der Stadt mit frischen, lokalen Produkten zu gewährleisten.

In den Äußeren Landschaften werden Flächen für die lokale Erzeugung von Lebensmittel bereitgestellt, was auch Flächen für die kleinteilige Landwirtschaft wie Gemeinschaftsgärten oder Mietäcker, bei der Lebensmittel zum Selbstverzehr angebaut werden, einschließt. Diese kleinteilige und gemeinschaftliche Form der Erzeugung von Lebensmitteln steht in Flächenkonkurrenz zur Haupterwerbslandwirtschaft. Gemeinschaftsgärten und Mietäcker sollten vorzugsweise in der Nähe zu Wohngebieten verortet werden.

Großflächige Landwirtschaft trägt zur Versorgungssicherheit bei. Mit einer nachhaltigen Bodenbewirtschaftung werden gesunde Lebensmittel erzeugt und gleichzeitig die natürlichen Ressourcen geschont. Weiterhin kann durch eine entsprechende Bodenbewirtschaftung und den Rückhalt vom Niederschlagswasser in der Landschaft ein Beitrag zur Steigerung der

Kohlenstoffbindung geleistet werden. Bei der Umsetzung von Umwelt- und Artenschutzmaßnahmen sind landwirtschaftliche Betriebe wichtige Partner, indem sie Blühstreifen am Feldrand anlegen, Streuobstwiesen pflegen und Habitate für bedrohte Arten schützen.

Biologische Vielfalt und Resilienz der Landschaft fördern

Die Gesamtstadt und insbesondere die Äußeren Landschaften sind Lebensraum für vielfältige Pflanzen- und Tierarten. Die Bewahrung dieser Lebensräume sowie die Verbesserung ihrer Widerstandsfähigkeit und ihrer Vernetzung untereinander sind wichtige Aufgaben zum Schutz der Biodiversität.

Biodiversität bedeutet nicht nur Artenvielfalt, sondern umfasst von der genetischen Vielfalt bis hin zur Vielfalt der Ökosysteme alle Ebenen des Lebens. Deshalb ist es wichtig, zum einen die verschiedenen Ökosysteme Mannheims zu stärken und zum anderen diese durch den Biotopverbund zu vernetzen. Denn nur so kann ein genetischer Austausch und damit eine genetische Vielfalt gewährleistet und der Naturraum widerstandsfähig gegenüber Veränderungen wie dem Klimawandel gemacht werden.

Die Zerschneidung der natürlichen Lebensräume durch Infrastrukturtrassen ist vor diesem Hintergrund auf ein Minimum zu reduzieren. Intakte Ökosysteme sind essentiell für unsere Lebensgrundlage. Daher müssen die Äußeren Landschaften als Räume hoher Biodiversität weiterentwickelt und ein Ausgleich mit den sonstigen Nutzungen in der Landschaft hergestellt werden. Artenschutz und Stadtraum schließen sich nicht aus. Auch in Parks, Gärten, an Häusern und auf Industrieflächen wird die Biodiversität gefördert. Mit Strategien nach dem Konzept des tierunterstützenden Entwerfens (Animal Aided Design) wird die Gleichzeitigkeit von Stadtentwicklung und biologische Vielfalt hergestellt. Auch die Mannheimer Waldgebiete leiden unter der zunehmenden Hitze und Trockenheit. Um sie als Lebensraum verschiedenster Arten zu bewahren, muss ihre Widerstandsfähigkeit verbessert werden. Durch nachhaltiges Aufforsten sollen sie zu gesunden und klimaresilienten Wäldern umgebaut werden.

Landwirtschaftliche Nutzwege als begrünte Verbindungen aufwerten

Die Äußeren Landschaften sind kein Park, sondern ein Raum, der durch land- und forstwirtschaftliche Nutzung geprägt wird. Trotz dessen sind die Äußeren Landschaften ein wichtiger Naherholungsraum, der für Erholungssuchende zugänglich bleiben muss. Es bedarf eines gut ausgebauten, zusammenhängenden Netzes an Wegen und einzelnen Stationen, die besondere Erlebnis- und Aufenthaltsqualitäten haben.

Ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Wegeerschließung wird durch den Abbau von Barrieren in der Landschaft erreicht. Straßen, Schienen und Flüsse, die als Barrieren wirken, müssen durchwegbar gestaltet werden, ohne ihre grundsätzliche Vernetzungsfunktion zu negieren. An geeigneten Stellen sollen Querungen hergestellt werden, sodass attraktive Wege für den freizeitorientierten Verkehr entstehen. Wirtschaftswege sollten, sofern keine Konflikte mit der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung bestehen, in das Freiraumsystem integriert werden. Zur Erhöhung der Biodiversität und zur Aufwertung des Landschaftsbilds sollen an den Wegrändern Maßnahmen der Biotopverbundplanung, wie zum Beispiel artenreiche Blühstreifen, umgesetzt werden.

Das Wegesystem in den Äußeren Landschaften schafft Verbindungen für die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad zwischen den Ortslagen der Äußeren Stadt, aber auch mit den angrenzenden Siedlungsbereichen der Nachbarkommunen.

Die Äußere Stadt

→ dichter und gemischer

Charakter | Nachbarschaft | Vernetzung | Wohnortqualität



Die Äußere Stadt umfasst sowohl historische Ortskerne als auch Siedlungen der 1970er bis 2010er Jahre mit ihrer jeweils eigenen Identität und Geschichte. Die Quartiere der Äußeren Stadt sind größtenteils sozialstrukturell unauffällig bis eher unauffällig. Nur zwei Quartiere in diesem Segment gelten als sozialstrukturell auffällig.

Die Äußere Stadt hat das Potenzial, durch höhere ortsspezifische bauliche Dichte neue urbane Qualitäten und neue Wohnangebote im Sinne der mehrfachen Innenentwicklung zu schaffen. Die miteinander vernetzten Orts- und Stadtteilzentren können zu lebendigen Orten des Alltags weiterqualifiziert und mit neuen, sich wechselseitig ergänzenden Nutzungen angereichert werden.

Städtebauliche Dichtewerte und Nutzungsspektrum



Die Äußere Stadt

dichter und
gemischter



Die Äußere Stadt

dichter und gemischter

Mannheim wächst im Inneren

 Flächige Innenentwicklungspotenziale nutzen (Suchraum)

-  Green Mobility Hub umsetzen (E-Ladeinfrastruktur LKW)

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

 Quartiers- und Stadtteilzentren stärken und mit Nutzungen anreichern

 Quartiere tangential miteinander verbinden

 Neue S-Bahnhöfe als Mobilitätschnittstellen gestalten

 Haltestellenumfelder aufwerten und mit Nutzungen anreichern

 Trennende Wirkung der Stadtachsen reduzieren und zu attraktiven Stadträumen umbauen

 Flugplatz als Standort für zukunftsweisende Luftfahrt positionieren

 Radschnellverbindungen in die Umgebung ausbauen

Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen

 Flussufer als besondere Orte der Naherholung stärken

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

 Siedlungskanten zu den Grünzügen qualifizieren

 Grünverbindungen schaffen und Barrieren abbauen

 Wirtschaftswege in das Freiraumsystem integrieren

Kartengrundlage

 Die Äußere Stadt

 Grünzug

 Grünraum

 Wasserlagen

 Gewässer

 Siedlungsbereich

 SPNV

 SPNV-Ausbau

 Überörtliche Schienenanbindung

 Neue S-Bahnhöfe

 Straßen

 Autobahn



Umweltgerechte Mobilität ermöglichen

Wohngebiete bautypologisch durchmischen

Dreifache Innenentwicklung umsetzen

Wohnquartiere für alle Generationen attraktiv machen

Stadtteilzentren funktional stärken und tangential vernetzen

Neue Nutzungen in Wohngebieten implementieren

Orte für mehr Gemeinschaft schaffen

Quervernetzungen zu den Grünzügen qualifizieren

Übergänge zwischen Siedlungen und Landschaft konturieren

Lampertheim

Viernheim

Hedesheim

Ladenburg

Edingen-Neckarhausen

Plankstadt

Schwetzingen

Mannheim wächst im Inneren

Dreifache Innenentwicklung umsetzen

Im Vergleich zu der restlichen Stadt sind die Quartiere der Äußeren Stadt weniger dicht bebaut. Im Zuge der dreifachen Innenentwicklung sollen bauliche Nachverdichtungen mit einer gleichzeitigen Grünentwicklung und Klimaanpassung sowie der Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten einhergehen. Die dreifache Innenentwicklung im Sinne der kompakten Stadt bietet Entwicklungspotenziale hin zu einer menschen- und umweltgerechteren Stadtplanung.

Eine höhere ortsspezifische bauliche Dichte ermöglicht neue Qualitäten und neue Wohnangebote. Die dreifache Innenentwicklung strebt den Erhalt und die Verbesserung der Wohnortqualitäten bei allen Maßnahmen der Innenentwicklung an. Hierfür ist die Nachverdichtung immer auf den jeweiligen Ort und seine Umgebung abzustimmen, sodass das Ortsbild in seinen Grundzügen erkennbar bleibt und Mehrwerte für die Bewohnenden geschaffen werden. Nachverdichtung kann stadträumliche Qualitäten steigern und verloren gegangene Nutzungen (z. B. Nahversorgung oder Gastronomie) wieder ermöglichen.

Im Zuge der dreifachen Innenentwicklung sollen bauliche Nachverdichtungen mit einer gleichzeitigen Grünentwicklung und Klimaanpassung einhergehen. Die Vernetzung, die klimaangepasste Aufwertung und eine höhere Aufenthaltsqualität der Freiräume sind hierfür ebenfalls entscheidend. Potenzial für eine Grünraumqualifizierung besteht auch bei privaten Gärten. Mikroklimatische Aufwertungen lassen sich insbesondere durch Entsiegelung und den Rückbau von sogenannten Schottergärten bewirken.

Im Neubau und Umbau ist zudem klimaangepasstes Bauen durch Dach- und Fassadenbegrünung ein Weg, um negativen stadtklimatischen Auswirkungen vorzubeugen. Insbesondere sind vorhandene klimaregulierende Strukturen in ihrer Funktion zu stärken und aufheizende Oberflächen zu reduzieren. Die Kombination kleinteiliger Begrünungs-, Verschattungs- und Entsiegelungsmaßnahmen am Gebäude und im Quartier sowie die Freihaltung von Kaltluftentstehungsgebieten und Frischluftschneisen auf der gesamtstädtischen Planungsebene ermöglichen die klimagerechte Verdichtung von Quartieren der Äußeren Stadt. Ziel ist es, Innenentwicklungen konsequent klimagerecht vorzunehmen und dabei auch die örtlichen Besonderheiten zu beachten.

Auch die Mobilität spielt als dritte Dimension der dreifachen Innenentwicklung eine wichtige Rolle. Im Sinne einer kompakten Stadt der kurzen Wege sollen Innenentwicklungsmaßnahmen vorrangig an Orten angestrebt werden, die einen Zugang zu Verkehrsmitteln des Umweltverbunds haben. In der Ausgestaltung der baulichen Entwicklung sollen umweltschonende Mobilitätsangebote verstärkt mitgedacht und berücksichtigt werden.



➔ Dreifache Innenentwicklung

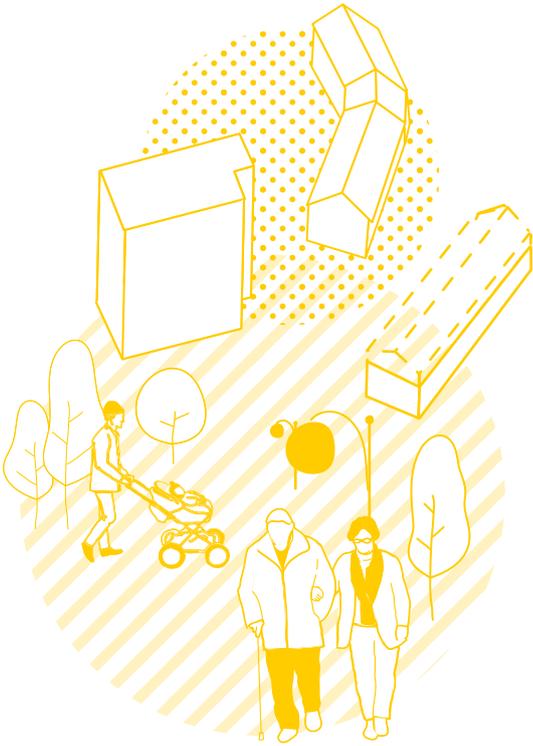
Teilweise wird die dreifache Innenentwicklung als mehrfache Innenentwicklung beschrieben, wenn weitere soziale Nutzungen wie Kindertagesstätten oder Einzelhandelsgeschäfte berücksichtigt werden.

Wohnquartiere für alle Generationen attraktiv machen

Bei dem Neubau beziehungsweise dem Umbau von Quartieren müssen die Ansprüche verschiedener Generationen berücksichtigt werden. Durch den Bau und die Organisation von Stadtquartieren werden Voraussetzungen für eine ausgewogene Bevölkerungsmischung geschaffen.

Besonders in der Äußeren Stadt wird es eine Zukunftsaufgabe werden, im Quartier bedarfsgerechte Wohnraumangebote für jede Lebensphase bereitstellen zu können. Vor allem älteren Menschen sollte es ermöglicht werden, in ihrem gewohnten Wohnumfeld leben zu können, solange es ihren Wünschen entspricht. Zugleich soll Mannheim ein attraktiver und lebenswerter Wohnort für alle gesellschaftlichen Gruppen sein, der insbesondere auch Fach- und Führungskräfte in die Stadt zieht und Familien von einer Abwanderung ins Umland abhält.

Als Alternative zu klassischen Einfamilienhäusern soll familienfreundliches Wohnen in Mehrfamilienhäusern ermöglicht werden. Des Weiteren sollten Anreize für einen Wohnungswechsel gesetzt werden. Zu diesem Zweck können in Einfamilienhausgebieten neue Mehrfamilienhäuser mit barrierefreien und barrierearmen Wohnungen und betreutem Wohnen errichtet werden. Ergänzend dazu können Generationen- oder Seniorentreffpunkte eingerichtet werden, um die soziale Teilhabe von Älteren zu verbessern.



Umweltgerechte Mobilität ermöglichen

Rund um die historischen Siedlungskerne der Äußeren Stadt haben sich reine Wohngebiete mit einer vorwiegend kleinteiligen und aufgelockerten Bebauung entwickelt. Ihre Nutzungsdichte und -vielfalt ist äußerst gering. Kennzeichnend für diese Gebiete ist ihre einseitige Erschließung für den motorisierten Individualverkehr, sodass die Bewohnenden für ihren Weg zur Arbeit und für alltägliche Besorgungen oft auf ein Kraftfahrzeug angewiesen sind. Die daraus resultierende höhere Verkehrsemissionsbelastung und die durch die Parkierung eingeschränkte Nutzbarkeit des öffentlichen Raums werden aber zunehmend als Problem benannt. Diese Herausforderungen werden auch durch die Entwicklungen hin zu emissionsfreien Individualverkehren bestehen bleiben. So wird beispielweise für Elektro-ladeinfrastruktur künftig Fläche benötigt.

Die Abhängigkeit der Siedlungen der Äußeren Stadt vom motorisierten Individualverkehr soll durch eine Doppelstrategie aus baulicher und funktionaler Nachverdichtung sowie dem Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbunds verringert werden. Ziel ist es, Alternativen zum Auto attraktiver zu machen.

Um den Umstieg auf eine umwelt- und klimagerechte Mobilität zu ermöglichen, sollen mehrere Maßnahmen umgesetzt werden. Das bestehende Stadtbahnnetz kann bis an die Gemarkungsgrenze und darüber hinaus erweitert werden. Ebenso empfiehlt es sich, die Angebotsdichte des ÖPNV zu erhöhen. Zudem soll zukünftig eine tangentielle Premiumbuslinie die Stadtteilzentren und die Wohnortlagen der Äußeren Stadt direkt

(ohne Umwege über die Innenstadt) verbinden. Mit dem Anlegen von Fahrradschnellwegen wurde bereits begonnen. Das Fahrradschnellwegenetz wird weiterhin sukzessive ausgebaut werden.

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

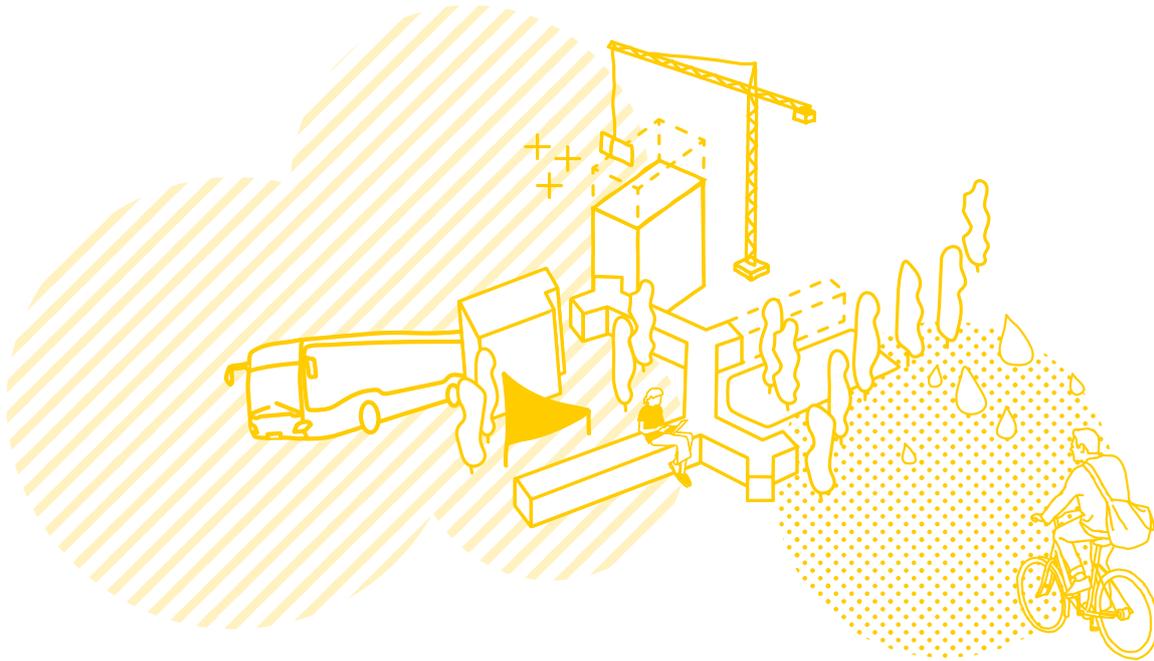
Wohngebiete bautypologisch durchmischen

Um als Wohnort attraktiv zu bleiben, gilt es, das Wohnungsangebot für unterschiedliche Zielgruppen zu diversifizieren. In allen Stadtquartieren sollte eine sozial ausgewogene Mischung angestrebt werden. Durch Maßnahmen der Stadtentwicklung können hierfür die Rahmenbedingungen gesetzt werden. Grundvoraussetzung für eine durchmischte Quartiersbevölkerung ist ein vielfältiges Wohnraumangebot aus bezahlbaren, familiengerechten sowie barrierearmen Wohnungen unter Berücksichtigung des demographischen Wandels und der stetigen Zunahme von Einpersonenhaushalten.

Vielfältige Bautypologien, vom Geschosswohnungsbau über den verdichteten Flachbau bis zu zeitgemäßen Reihenhäusern, ermöglichen ein großes Angebot unterschiedlicher Wohnungsgrößen, sodass Alleinstehende, kinderlose Paare und Familien in einem Quartier zusammenleben können. Darüber hinaus sind auch eine heterogene Eigentumsstruktur sowie eine diverse Bauträgerschaft der Schlüssel für ein sozial durchmischtes Stadtquartier. Eigentumswohnungen, freifinanzierte Mietwohnungen sowie mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen, die von städtischen Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften, gemeinschaftlichen Wohnprojekten oder freien Bauträgern gebaut werden, ziehen jeweils unterschiedliche Milieus an. Daher empfiehlt es sich, öffentlich geförderten Wohnungsbau vorrangig in sozialstrukturell unauffälligen Quartieren zu projektieren. Schließlich müssen in den Quartieren Wohnraumangebote aller Preislagen, als auch Wohnungen jenseits der gängigen Wohnraumzuschnitte vorhanden sein. Die stärkere Durchmischung der Wohnquartiere kann für eine grundsätzlich stabilere Nachbarschaftsstruktur sorgen.

Neue Nutzungen in Wohngebieten implementieren

Um monofunktionale Strukturen aufzubrechen, müssen die Wohngebiete der Äußeren Stadt nicht nur baulich, sondern auch hinsichtlich ihrer Nutzungsvielfalt nachverdichtet werden. Ziel ist es, diese Wohngebiete zu lebendigen Stadtquartieren weiterzuentwickeln und an die neuen Anforderungen von Gesellschaft, Klima und Technik anzupassen. In der Äußeren Stadt sollen räumliche Angebote für neue Arbeitsformen geschaffen werden.



Mobiles Arbeiten erzeugt neue Nachfragen nach Gastronomie und Nahversorgung in Wohn- beziehungsweise temporärer Arbeitsplatznähe und schafft Anknüpfungspunkte für Co-Working-Angebote im Quartier. Die Möglichkeit zur Arbeit im Home-Office schafft neue Anreize und kann als nachbarschaftliches Co-Working weiterentwickelt werden. Durch solche Angebote wären die Wohngebiete der Äußeren Stadt auch tagsüber belebt. Bei einer fortschreitenden Belegung des Quartiers steigt auch die Chance, dass kleine Läden und Gastronomie in der Äußeren Stadt wirtschaftlich tragfähig sind.

Eine weitere Möglichkeit, die Nutzungsmischung in der Äußeren Stadt anzureichern, besteht in der Ansiedlung wohngebietsnaher Handwerkerhöfe. Die Stapelung mehrerer Werkstätten schafft ein flächensparendes Angebot zur Stärkung der lokalen Wirtschaft und im Idealfall Synergien zwischen den angesiedelten Handwerksbetrieben. Weiterhin ermöglicht die räumliche Nähe zu möglichen Auftragsorten die Einsparung von Wegezeiten.

Stadtteilzentren funktional stärken und tangential vernetzen

Die primäre Zukunftsaufgabe in diesem Stadtsegment ist, die einzigartige Gestalt und den eigenen Charme der Stadtteile als stadtbildprägende Elemente herauszuarbeiten und gleichzeitig die Vernetzung der Quartiere der Äußeren Stadt untereinander zu stärken. In der Äußeren Stadt befinden sich zahlreiche ehemali-

ge Dorf- und Ortskerne, die zum Teil stark überformt wurden. Diese Ortsmitten gilt es als Orte der Identität und Funktionalität zu stärken.

Die miteinander zu vernetzenden Orts- und Stadtteilzentren sollen zu lebendigen Orten des Alltags weiterqualifiziert und mit neuen, sich wechselseitig ergänzenden Nutzungen angereichert werden. Neben der Sicherung von Einzelhandelsstrukturen können Kleinhandwerk, Dienstleistungen sowie soziale und kulturelle Einrichtungen die Stadtteil-, Nahversorgungs- und Quartierszentren der Äußeren Stadt zusätzlich stärken. Diese Zentren sind nicht nur Orte für Besorgungen, sondern auch soziale Orte der Nachbarschaft.

Um die historischen Ortskerne und Stadtteilzentren wieder als Mittelpunkt und als identitätsstiftenden Raum zu revitalisieren, müssen die alten Marktplätze und Dorfanger und auch die neueren Quartiersmitten als Begegnungsräume, die zum Verweilen und zu Zusammenkünften einladen, umgestaltet werden. Die Äußere Stadt benötigt Plätze, Bauwerke und Landschaftselemente, die Identität stiften und Atmosphäre vermitteln.

Den historischen und neueren Ortskernen kommt bei der Realisierung der Stadt der kurzen Wege eine besondere Bedeutung zu. Um Versorgungswege möglichst kurz zu halten, sollen Angebote der Grundversorgung und der sozialen Infrastruktur möglichst wohnortnah angesiedelt werden.

→ 15-Minuten-Stadt (auch Stadt der kurzen Wege)

Durch den Ausbau der Versorgungsangebote in den Stadtteil- und Quartierszentren sowie einer kleinteiligen Nutzungsmischung können in der **Äußeren, der Mittleren und der Inneren Stadt** Verkehrswege verringert werden. Darüber hinaus tragen attraktive Mobilitätsangebote des Umweltverbunds zu einer stärkeren Vernetzung aller Stadtsegmente bei. In den **Quadraten** verbessern Mobilitätshubs die Erreichbarkeit der City.

Nicht in jedem Zentrum wird eine vollumfängliche Versorgung mit allen Waren und Dienstleistungen des Alltags angeboten werden können. Durch die tangentialen Vernetzungen für Bus und Fahrrad können sich die Angebote über die verschiedenen Ortskerne wechselseitig ergänzen. Gleichzeitig können so umweltschonende Verbindungen zu benachbarten Ortsteilen geschaffen werden.

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

Orte für mehr Gemeinschaft schaffen

Siedlungen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung gelten mittlerweile als Negativbeispiel einer überholten Stadtplanung. Vielmehr werden lebendige Stadtquartiere und aktive Nachbarschaften angestrebt.

Freiräume sind das Rückgrat des Zusammenlebens, sie sind der Ort zum Treffen der Nachbarschaft. Verschiedene Grade von Öffentlichkeit (Stadtgesellschaft, Quartiersöffentlichkeit, Nachbarschaft, Wohngemeinschaft) lassen sich durch eine differenzierte bauliche Gestaltung artikulieren. Die gestalterische Abstufung öffentlicher, gemeinschaftlicher und private Freiräume sorgt für eine gewisse Zugangskontrolle. Dadurch wird die Nachbarschaft überschaubarer und das Zutreten wächst. Dies wird das Miteinander im Quartier fördern.

Zudem tragen auch Gemeinschaftsräume und soziale Einrichtungen in den Erdgeschossen zu einem lebendigen Quartiersleben bei. Gemeinschaftlich genutzte Freiräume und lebendige Erdgeschosszonen stärken die Identifikation der Bewohner und Bewohnerinnen mit ihrem Quartier und schaffen Räume des sozialen Zusammenlebens.

Quervernetzungen zu den Grünzügen qualifizieren

Eine große Annehmlichkeit der Quartiere und Siedlungen der Äußeren Stadt ist ihre Nähe zu den landschaftlich geprägten Grünzügen. Diese Lagegunst sollte auch innerhalb des Siedlungskörpers erfahrbar werden.

Vorhandene Freiräume in den Ortslagen sollten qualifiziert und gegebenenfalls ergänzt werden, sodass zwischen Wohn- und Wirtschaftsgebäuden viele grüne Verbindungen entstehen, die sich zu einem grünen Ring zusammenschließen, der alle sieben Grünzüge verknüpft. Durch straßenbegleitendes Grün können attraktive Wege in die Grünzüge entstehen. Die grünen Verbindungen könnten je nach Lage unterschiedlich als große, bandartige Grünbereiche oder als Verkettung mehrerer, kleinerer Plätze, Quartierparks und Mikrowälder ausgeformt sein. Die Quervernetzung der Grünzüge über den grünen Ring innerhalb der Äußeren Stadt wird eine Brücke schlagen zwischen Siedlungs- und Landschaftsräumen.

Übergänge zwischen Siedlungen und Landschaft konturieren

Mit dem Bekenntnis zur Innenentwicklung und der Ausformung der Grünzüge ist der Mannheimer Stadtumriss im Wesentlichen gefestigt. Häufig sind die Siedlungsränder diffus. Der Übergang zur freien Landschaft ist nicht eindeutig ablesbar. Für ein besseres Landschaftserleben sollen die Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft klar und bewusst gestaltet werden.

Um die Siedlungsränder zu konturieren, müssen sie freiräumlich und städtebaulich qualifiziert werden. Hierzu können grüne Pufferzonen angelegt werden, die die Ausbreitung der Stadt in die Landschaft begrenzen. Solche Zonen können beispielweise Gehölzstreifen mit Baumgruppen oder Streuobstwiesen sein. Denkbar ist auch, dort Gemeinschaftsgärten und Mikrowälder zu integrieren. Ebenso können die Siedlungsränder städtebaulich definiert werden, indem die Gebäudehöhe zur Landschaft hin abgestuft wird, Sichtbeziehungen hergestellt und eine Fassadengestaltung vorgegeben wird, die das Landschaftsbild nicht beeinträchtigt. In bestimmten Fällen können auch kleinteilige Arrondierungen des Siedlungskörpers zweckdienlich sein.

Wichtig ist, dass jede Gestaltung auf die spezifischen Bedürfnisse und Gegebenheiten des jeweiligen Orts abgestimmt ist.

Die Mittlere Stadt

→ innovativer und verträglicher

Heterogenität | Industriekulisse | Produktives Rückgrat | Hafen | Arbeitersiedlung



Mit einem hohen Anteil an Gewerbeflächen und Bauten der Zwischen- und Nachkriegszeit umfasst die Mittlere Stadt einen heterogenen und dynamischen Raum mit hohem Transformationspotenzial und räumlich verknüpften Wohngebieten. Die Quartiere der Mittleren Stadt sind zu drei Viertel sozialstrukturell unauffällig bis eher unauffällig, etwa ein Drittel der Quartiere sind sozialstrukturell auffällig.

Als produktives Rückgrat der Stadt sollen Industrie- und Gewerbeflächen sowie Hafensareale und der Rangierbahnhof gesichert, aber auch zukunftsfähig und resilient weiterentwickelt werden. Ebenso ist die klimagerechte Transformation eine wichtige Zukunftsaufgabe. Weitere Entwicklungspotenziale ergeben sich durch Funktionsanreicherungen und neue Möglichkeiten zur Mischung der Nutzungen Wohnen und Arbeiten in geeigneten Lagen. Durchgängige Grünzüge vernetzen die Mittlere Stadt mit den benachbarten Stadtsegmenten.

Städtebauliche Dichtewerte und Nutzungsspektrum



Die Mittlere Stadt

innovativer und
verträglicher



Die Mittlere Stadt

innovativer und verträglicher

Mannheim wächst im Inneren

-  Emissionsintensive Betriebe möglich machen
-  Emissionsarme Betriebe ansiedeln
-  Nachverdichtung mit Wohnnutzungen anreichern
-  Regenerative Energieproduktion ausbauen

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

-  Wohn- und arbeitsplatznahe Zentren und Versorgungsbereiche stärken und mit Nutzungen anreichern
-  Neue Mischung von Wohnen und Gewerbe in geeigneten Lagen forcieren
-  Wohnnutzung in ungeeigneten Lagen ausschließen
-  Stadtachsen zu attraktiven Stadträumen umgestalten und Logistikverkehr stadtvträglich abwickeln
-  Neue S-Bahnhöfe als Mobilitätsschnittstellen gestalten
-  Hafen und Rangierbahnhof in ihrer Funktion als Umschlagsorte der Stadtlogistik erhalten

Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen

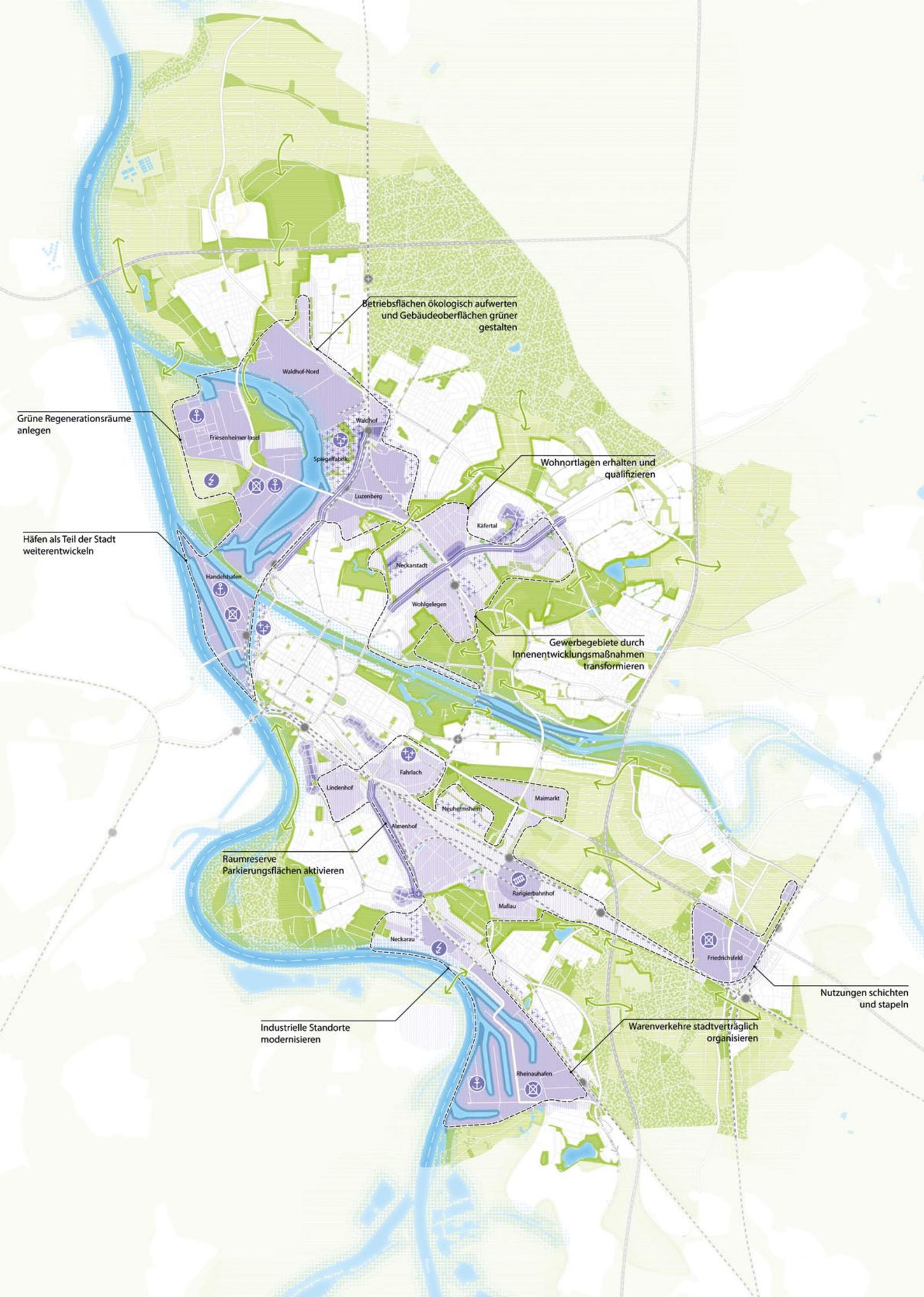
-  Erlebbarkeit der Flussufer und deren (Industrie-)Kulisse stärken
-  Hafenaureale sichern und weiterentwickeln

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

-  Grünzüge sichern und qualifizieren
-  Grünverbindungen schaffen und Barrieren abbauen
-  Öffentliche Räume als klimaangepasste Treffpunkte gestalten

Kartengrundlage

-  Die Mittlere Stadt
-  Grünzug
-  Grünraum
-  Wasserlagen
-  Gewässer
-  Siedlungsbereich
-  Radschnellverbindung
-  SPNV
-  SPNV-Ausbau
-  Überörtliche Schienenanbindung
-  Neue S-Bahnhöfe
-  Straßen
-  Autobahn



Betriebsflächen ökologisch aufwerten
und Gebäudeoberflächen grüner
gestalten

Grüne Regenerationsräume
anlegen

Wohnortlagen erhalten und
qualifizieren

Häfen als Teil der Stadt
weiterentwickeln

Gewerbegebiete durch
Innenentwicklungsmaßnahmen
transformieren

Raumreserve
Parkierungsflächen aktivieren

Nutzungen schichten
und stapeln

Industrielle Standorte
modernisieren

Warenverkehre stadtvträglich
organisieren

Waldhof-Nord

Friesenheimer Insel

Spiegelfabrik

Luzenberg

Käfertal

Neckarstadt

Wohlgelegen

Lindenhof

Fahrflach

Neuhemsheim

Maimarkt

Almenhof

Neckarau

Rangierbahnhof

Mallau

Friedrichsfeld

Rheinauhalfen

Mannheim wächst im Inneren

Industrielle Standorte modernisieren

In der Mittleren Stadt befinden sich die meisten der großen Mannheimer Industriebetriebe. Ihre mittelbare Nähe zu den Stadtquartieren ist ein herausragender Standortvorteil Mannheims. Denn so können Arbeitswege kurzgehalten werden. Mit ihren abgeschlossenen Werksgeländen bilden die Industriearale großstäbliche Bausteine im städtischen Gefüge und sind wesentlicher Bestandteil des produktiven Rückgrats der Region. In den Industrie- und Produktionsbetrieben vollziehen sich Transformationsprozesse hin zu einer nachhaltigen, klima- und ressourcenschonenden Energieerzeugung, Produktion und Wertschöpfung, aus denen geänderte Bedarfe für die Gewerbeflächenentwicklung am Standort Mannheim abzuleiten sind.

Ein Schritt zur Modernisierung der Industriestandorte und zur Klimaneutralität ist der schnelle Umstieg auf eine dekarbonisierte Industrieproduktion. Die Wettbewerbsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit gegenüber Veränderungen und Krisen der Mannheimer Industriestandorte kann durch Investitionen in moderne, umweltfreundliche Technologien und Infrastrukturen angegangen werden. Indem die Lärm- und Luftschadstoffemissionen verringert werden, wird überdies die räumliche Vereinbarkeit der industriellen Standorte mit dem restlichen Stadtgebiet verbessert.

Im Zuge der Modernisierung der industriellen Standorte soll auch der identitätsstiftenden Industriekulisse Mannheims Wertschätzung entgegengebracht werden. Historische Fabriken und Industrieanlagen sollen als bauliches Kulturerbe erhalten bleiben und neuen, zeitgemäßen Nutzungen zugeführt werden. Diese Altbauten können innerhalb der Industriegebiete neue Funktionen beispielweise als Büro, Entwicklungslabor, Kantine oder Showroom übernehmen.



Gewerbegebiete durch Innenentwicklungsmaßnahmen transformieren

Die Mittlere Stadt ist das Segment mit dem höchsten Gewerbeflächenanteil. Aber auch in diesem Segment gibt es Wohngebiete, die zwischen dem Beginn der Industrialisierung und der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden sind. Wohnnutzungen an gewerblich-industriell geprägten Standorten haben großes Konfliktpotenzial, insbesondere durch Lärm-Emissionen und Luftverunreinigungen. Emissionsarme Produktionsbetriebe und Dienstleistungsunternehmen können hingegen in gemischt genutzten Quartieren konfliktfrei angesiedelt werden.

Die Gewerbeflächenentwicklung wird sich künftig verstärkt auf Maßnahmen der Innenentwicklung wie Nachverdichtung und Revitalisierung bereits bestehender, beziehungsweise untergenutzter Industrie- und Gewerbeflächen konzentrieren. Anders als bei der Neuentwicklung großflächig freiwerdender Areale durch Abzug eines einzigen industriellen oder militärischen Altnutzers umfasst die nun erforderliche Gewerbeflächen-Innenentwicklung die kleinteilige Zusammenführung der Interessenlagen verschiedenster Stakeholder im Bestand und deren Gewinnung für eine gemeinsame Weiterentwicklung der Gewerbe- und Industrieflächen.

Gleichzeitig müssen im Stadtgebiet Flächen für die großräumige Ansiedlung von Unternehmen von strategischer und/oder regionaler Bedeutung vorgehalten werden, um solche zu ermöglichen. Hierzu kommen nicht nur Gewerbeflächen-Innenentwicklungen, sondern auch Entwicklungen im Außenbereich in Betracht, insbesondere, wenn dieser unmittelbar an bestehende Industrieflächen angrenzt oder sich zwischen bestehenden Industrie-, Gewerbe- oder Verkehrsflächen einfügt. Dies ist zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit Mannheims und der Region erforderlich. Im Sinne einer Flächenkreislaufwirtschaft können in diesen Fällen aufgelassene und entsiegelte Flächen als Ausgleich herangezogen werden.

Durch die städtebauliche Neuordnung größerer, aufgegebener Gewerbeflächen können Grundstücke für die Ansiedlung neuer, zukunftsorientierter Betriebe bereitgestellt werden. Zugleich müssen für Bestandsbetriebe Entwicklungsmöglichkeiten auf ihren eigenen Betriebsgeländen gesichert werden. Dabei sind auch höhere Qualitätsanforderungen an den Gewerbebestandort zu berücksichtigen. Im Rahmen der Klimaanpassung und zur Verbesserung der Versickerungsleistung sollte eine stärkere Durchgrünung der häufig stark versiegelten Gewerbeflächen erfolgen.



Gebiete ohne emissionsintensive Betriebe im Umfeld sind im Allgemeinen geeignete Lagen für eine neue und kreative Mischung von unterschiedlichen Gewerbetypen mit untergeordneten Wohnraumangeboten. Hierfür sollen monofunktionale Gewerbegebiete zu Gewerbequartieren mit Aufenthaltsqualitäten und gemeinsamen Infrastrukturen weiterentwickelt werden. Emissionsarme Produktionstechniken können zukünftig dazu beitragen, an Gewerbestandorten ein konfliktfreies Nebeneinander von Arbeit und Wohnen zu ermöglichen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des Baugesetzbuchs müssen durch geeignete Maßnahmen gewährleistet werden. Besonders Leerstände und untergenutzte Flächen lassen sich für eine kreative Nachverdichtung und Nutzungsmischung aktivieren.

Die Anreicherung mit neuen, kompatiblen Nutzungen in alten Gewerbegebieten bringt auch Vorteile für die Bestandsnutzungen. Die Transformation zu Gewerbequartieren ist ein wesentlicher Baustein, damit die Quartiere in der Mittleren Stadt ein attraktiver Standort für Produktions- und Dienstleistungsbetriebe sowie in geeigneten Lagen für temporäres Wohnen bleiben.

Nutzungen schichten und stapeln

In den Gewerbegebieten der Mittleren Stadt ist die Versiegelung hoch, wohingegen die Grundstücksausnutzung effizienter gestaltet werden kann. Großflächige Parkplätze, eingeschossige Hallen oder teilweise brachliegende Flächen kennzeichnen zum Teil die Gewerbe-, Industrie- und Hafengebiete.

Durch eine effektivere Ausnutzung dieser Flächen können in Mannheim Flächenangebote für eine gewerbliche Weiterentwicklung generiert werden. Die Nachverdichtungspotenziale bestehen zum einem in der Überbauung mindergenutzter Flächen sowie der Organisation des Parkens in Parkhäusern und Tiefgaragen und zum anderen in der Aufstockung der gewerbegebietstypischen eingeschossigen Bebauung sowie der Nutzung der Dachflächen zur Energieerzeugung durch Photovoltaikanlagen.

Die Stapelung von gewerblichen Nutzungen ist eine Herausforderung in der Gewerbegebietenentwicklung. Gestapelte Produktionsanlagen benötigen bedingt durch statische Anforderungen einen höheren Baumaterialeinsatz. Dahingegen fällt die Aufstockung mit Verwaltungsbüros, Sozialräumen und Betriebswohnungen günstiger aus. Diese vertikale Ergänzung des baulichen Bestandes kann sich insbesondere in Leichtbauweise mit nachwachsenden und recycelten Rohstoffen bewerkstelligen lassen.

Gestapeltes Gewerbe erfordert neue Betreiber- und Eigentumsmodelle mit Synergien für gemeinschaftlich genutzte Infrastrukturen wie Lager, Logistik oder Parkierung. Ebenso kann durch die vertikale Nachverdichtung von Produktionsstätten das Nutzungsspektrum mit innovativen Start-ups und unternehmensnahen Dienstleistungen angereichert werden, sodass sich unterschiedliche Wirtschaftsbetriebe zu einem Cluster verzahnen.

Durch die Konzentrierung auf eine Flächenentwicklung im Innenbereich werden mehrgeschossige Produktionsanlagen voraussichtlich an Bedeutung gewinnen. Die Steigerung der Flächeneffizienz ist ein Beitrag zum schonenden Umgang mit Flächen. Dieser Ansatz ist eine große Chance für die eher flächenintensive Logistikbranche, die eine entscheidende Rolle für den reibungslosen Ablauf von Warenströmen innehat.

Raumreserve Parkierungsflächen aktivieren

Eine weitere Strategie zur Steigerung der Flächeneffizienz ist die Umnutzung von Parkierungsflächen. Die Mittlere Stadt ist durchzogen von raumgreifenden Parkierungsanlagen auf privaten Bauflächen. Im Hinblick auf die angestrebte Mobilitätswende inklusive der Förderung des ÖPNV können sich umfangreiche Baupotenziale heben lassen. Auch durch den Bau von Parkhäusern können Parkierungsflächen freigegeben werden.

Die freigewordenen Flächen eignen sich für Neubauten mit einer idealerweise gemischten Nutzung und werden so einen neuen Impuls für die Gewerbequartiersentwicklung setzen. Dadurch entstünden kleinteilig neue Gewerbeeinheiten ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme und ohne Kosten für Erschließungsmaßnahmen. Durch die punktuellen Neubauten kann in den Gewerbegebieten ein Strukturwandel bei laufendem Betrieb erfolgen. Neue Betriebe können sich zwischen den Altbetrieben etablieren, Innovationen teilen und gegebenenfalls aufgegebene Flächen für ihre Betriebserweiterungen übernehmen. Aufgeständerte Bauten, beispielsweise für Bürogebäude und Photovoltaikanlagen, sind eine weitere Möglichkeit, Parkierungsflächen mehrfach zu nutzen.

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

Wohnortlagen erhalten und qualifizieren

Die Wohnortlagen in der Mittleren Stadt liegen verstreut und räumlich isoliert durch die sie umgeben-

den Gewerbe-, Industrie- und Hafengebiete. Aufgrund dieser Insellage ist es umso wichtiger, dass in diesen Lagen die Wohnortqualitäten gestärkt werden und ein adäquates Angebot zur Versorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs in kurzer Distanz zur Verfügung steht.

Die Nahversorgung wird hauptsächlich durch Lebensmittel- und Drogeriemärkte, aber auch durch Lebensmittelhandwerker, medizinische Versorgungseinrichtungen, Gastronomie und verbrauchsnahe Dienstleistungsangebote erbracht. Diese Einrichtungen sind essenziell für die Bildung von Nahversorgungszentren. Mit der Zielsetzung, die Nahversorgungszentren funktionsfähig zu halten, muss der stationäre Einzelhandel gesteuert werden. Die Möglichkeit, alle alltäglichen Erledigungen im Wohnumfeld bewerkstelligen zu können, stellt eine wesentliche Wohnortqualität dar. Häufig ergänzen Gemeinbedarfseinrichtungen das Nahversorgungsangebot und verstärken die Funktion der Nahversorgungszentren als Orte des Alltags.

Daneben werden zusätzliche Grün- und Sportanlagen sowie ein verbesserter Zugang zu den Grünzügen die Wohnortqualität in der Mittleren Stadt weiter erhöhen. Durch die Entsiegelung befestigter Flächen können für die Bewohnerschaft neue Räume zur Erholung und Freizeitgestaltung geschaffen werden. Gleichzeitig lassen sich auch Maßnahmen zur Steigerung der Biodiversität umzusetzen.

Ein weiteres Potenzial zur Verbesserung der Wohnsituation besteht in der Minderung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Im Zuge von Betriebsmodernisierungen stellen Gewerbebetriebe ihre Produktion zunehmend auf umwelt- und klimafreundliche Produktionsprozesse um, wodurch sich die Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch im weiteren Umfeld verbessern. Die Wohngebiete in den Stadtteilen Neckarstadt-West, Jungbusch sowie den westlichen Quadranten liegen innerhalb bestehender Konsultationsabstände von Störfallbetrieben. Zum Schutz der Zivilbevölkerung sollen diese bestehenden Konsultationsabstände zu

→ Produktive Stadt

Die Wohnquartiere der *Äußeren Stadt*, der *Inneren Stadt* und der *Quadrate* können durch die Anreicherung mit neuen Arbeitsplätzen noch produktiver werden. Gewerbequartiere und Handwerkerhöfe schaffen neue Formen der Nutzungsmischung. In der *Mittleren Stadt* liegt der Fokus auf der Erhaltung der Produktionsstrukturen und dem Erreichen einer verträglichen Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe. Mit der Erzeugung von Lebensmitteln und klimaneutraler Energie unterstützen auch die *Äußeren Landschaften* die produktive Stadt.

Störfallbetrieben soweit wie möglich reduziert werden. Ziel ist es, dass sich Wohnnutzungen und wirtschaftliche Tätigkeiten gegenseitig weniger beeinträchtigen.

Warenverkehre stadtverträglich organisieren

Mit einem hohen Anteil an Gewerbe-, Hafen- und Güterbahnhofsflächen umfasst die Mittlere Stadt einen Raum, der stark durch den Logistikverkehr geprägt ist. Die damit einhergehenden Emissionen beeinträchtigen die Wohnnutzung entlang der Verkehrsstraßen. Darüber hinaus wirken diese stark befahrenen Straßen als Barriere in der Stadt.

Ziel muss es sein, den Warenverkehr stadtverträglich zu gestalten. In erster Linie sollen Logistikverkehre auf Wasser- und Schienenwege verlagert werden. Hierfür müssen die Häfen und der Rangierbahnhof in ihrer Funktion als Umschlagorte gesichert werden. Aber auch auf der Straße können Logistikverkehre verträglicher organisiert werden. Gemeinsam mit den Gewerbetreibenden sollen hierfür innovative Konzepte erarbeitet werden, sodass Wohnnutzungen entlang der Verkehrsstraßen besser vor verkehrsbedingten Beeinträchtigungen geschützt werden können. Insbesondere die letzte Meile zur Zieladresse sollen vornehmlich durch Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben bedient werden. Dafür müssen Logistikhubs mit Ladeinfrastrukturen beispielweise für Elektro- oder Wasserstoffantriebe ausgestattet werden.

Des Weiteren können innerstädtische Lieferverkehre durch die Ansiedlung von Produktionsbetrieben und Speditionen an logistisch günstigen Standorten reduziert werden. Für den Umstieg auf eine stadt- und umweltgerechte Logistik hat Mannheim durch seine Lage an einem Bahnverkehrsknoten und zwei Bundeswasserstraßen beste Voraussetzungen.

Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen

Häfen als Teil der Stadt weiterentwickeln

Die Häfen sind Teil der Mannheimer Identität und wichtige Orte der Arbeit und Produktion in Mannheim. Der Zugang zu den Häfen wird aus Gründen der Verkehrssicherheit für Hafenfremde beschränkt. Wohnnutzungen sind in den Häfen grundsätzlich auf die historisch gewachsenen Wohnstandorte und Betriebsleiterwohnungen begrenzt.

Trotz dieser Restriktionen ist es Ziel der Stadtentwicklung, bestimmte Hafenstandorte in Teilgebieten für die Bevölkerung erlebbar zu machen, ohne die Hafenvirtschaft zu beeinträchtigen. Die Hafentatmosphäre ist eine urbane Qualität, die nicht jede Stadt bieten



kann. Auch die unmittelbare Nähe zu den Wasserlagen machen die Häfen zu besonderen Orten. Durch eine räumliche Trennung der Logistikverkehre und der Wege für zu Fuß gehende und Radfahrende könnten Konflikte vermieden werden. Durch eine bessere Zugänglichkeit für die Allgemeinheit können die Häfen zu identitätsgebenden Orten in der Stadt werden.

Die Flächen in den Mannheimer Häfen werden durch ein breites Spektrum hafennahes Gewerbe von Umschlagbetrieben und Logistikunternehmen über Unternehmen der Kreislaufwirtschaft bis zu industrieller Produktion geprägt. Jedoch werden in Teilgebieten nicht alle Hafensflächen durch primäre Hafennutzungen belegt. Dieses mannigfaltige Umfeld bietet die Chance für eine qualitative Weiterentwicklung. Entsprechend der jeweiligen Lage und des baulichen Bestands der Hafengebiete ergeben sich differenzierte Entwicklungsoptionen. Einerseits können wohngebietsnahe Hafenbereiche hin zu einer urban geprägten Hafennutzung entwickelt werden, wohingegen der Großteil der Hafensflächen für Logistik und hafenaaffines Gewerbe vorgehalten bleiben soll.

Teile des Verbindungskanals am Handelshafen können mittels öffentlich zugänglicher Angebote, wie zum Beispiel einer durchgängigen Hafenpromenade oder einem Stadtstrand, und durch das Inszenieren besonderer Orte, insbesondere an der Neckarspitze, als Teil der Stadt etabliert werden. Voraussetzung hierfür ist, dass die Hafenlogistik nicht gestört wird. Mindergenutzte Hafensflächen sollen identifiziert und einer neuen, vielfältigeren und verträglichen Gewerbenutzung zugeführt werden. Die hohe Versiegelung kann

durch hafenkompabile und vernetzte Grünflächen aufgelockert werden. Für die innenstadtnahen Hafengebiete wird ein sanfter Übergang zwischen Hafennutzung und urbanen Quartieren angestrebt.

Um primäre Hafennutzungen zu konzentrieren, eignen sich insbesondere der Rheinauhafen sowie der Industriehafen und der Ölhafen auf der Friesenheimer Insel. Diese Häfen sollen als Orte der Logistik, aber auch der regionalen Produktion gesichert werden. Die Sicherheitsabstände (Störfall) der einzelnen Betriebe müssen bei der Weiterentwicklung der Häfen mitgedacht werden. Überschneidungen von Störfallradien mit bestehenden Wohngebieten sollen künftig vermieden werden.

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

Grüne Regenerationsräume anlegen

Damit gut durchmischte Gewerbequartiere entstehen, muss auch der öffentliche Raum qualifiziert werden, sodass sich Orte des Austauschs und der Kommunikation herausbilden. Die Freiräume in Gewerbegebieten sind bisher weitgehend durch Versiegelung geprägt und weisen weder für die Beschäftigten an den jeweiligen Gewerbestandorten noch für potenzielle, neue Nutzende Aufenthaltsqualitäten auf. Durch ein attraktives Arbeitsumfeld kann sowohl das Wohlbefinden der Beschäftigten als auch die Produktivität am Betriebsstandort profitieren.

Bei der Weiterentwicklung der Gewerbe- und Industriegebiete sollen Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum mitgedacht werden. Gemeinschaftliche Grünflächen zum Pausenaufenthalt der Belegschaften umliegender Betriebe können erheblich dazu beitragen, dass der Arbeitsstandort positiver wahrgenommen wird. Neue Aufenthaltsqualitäten im Arbeitsumfeld sind auch im Interesse der Gewerbetreibenden, um für potentielle Fachkräfte ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Die grünen Regenerationsräume könnten die Gewerbe- und Industriegebiete bandartig durchziehen oder sich an strategisch günstigen Lagen konzentrieren. Mit einer hochwertigen, biologisch vielfältigen Begrünung können diese Freiräume Luftschadstoffe filtern und Hitze-Hot-Spots merklich reduzieren. Außerdem trägt das Anlegen neuer Grünflächen in stark versiegelten Gewerbegebieten zur Mannheimer Entsiegelungsstrategie bei.

Grüne Freiräume schaffen einen Mehrwert, der sich auch bei der Vermarktung von Gewerbegrundstücken auszahlen wird. Als öffentliche Grünflächen werden diese Freiräume letztlich nicht nur von den Beschäftigten genutzt, sondern auch von den Anwohnenden benachbarter Siedlungen.

Betriebsflächen ökologisch aufwerten und Gebäudeoberflächen grüner gestalten

Die Mittlere Stadt ist das Segment mit der höchsten Oberflächenversiegelung, was vor allem im Kontext des Klimawandels problematisch wird. An Hitzetagen heizen sich die hochverdichteten Betriebsflächen stark auf, Hitzestress für Mensch und Natur sind die Folgen. Durch eine ökologische Aufwertung, Entsiegelung und konsequente Begrünung kann dem vorgebeugt werden. Darüber hinaus wird die Eingrünung dem Betriebsimage dienlich sein.

Zusätzliche Flächenversiegelung soll nach Möglichkeit vermieden werden, vielmehr müssen Entsiegelungs- und Begrünungspotenziale auf Betriebsflächen eruiert werden. Dadurch wird auch die Möglichkeit geschaffen, dass Niederschlagswasser von unbelasteten Flächen über Mulden langsam versickern oder verdunsten, und so die Kanalisation entlasten kann. Gewerbegebiete können durch robuste Begrünungen klimaresilient gemacht werden. Durch geringeren Hitzestress und mehr Aufenthaltsqualitäten profitiert insbesondere die Belegschaft von den Begrünungsmaßnahmen.

Dach- und Fassadenbegrünungen an den großen, fensterlosen Werkhallen bieten die Chance, auch auf intensiv genutzte Betriebsflächen mehr Grün zu bringen und dort einen Beitrag für ein besseres Stadtklima und eine bessere Luftqualität zu leisten. Ökologisch wertvolle Dachflächenbegrünung kann den ökologischen Fußabdruck des Betriebs teilweise ausgleichen. Mit einer grünen Gebäudehülle setzen Betriebe ein positives Zeichen nach außen.

Die Innere Stadt

→ produktiver und grüner

Diversität | Aufenthaltsqualität | Nutzungsmischung | Stadtparks



Die Innere Stadt ist geprägt durch ihre räumliche Nähe zu den Quadraten und ihre überwiegende Bebauung aus der Gründerzeit. Sie umfasst attraktive Wohn- und Arbeitslagen. Sozialstrukturell sind die Quartiere in diesem Segment überwiegend eher unauffällig bis durchschnittlich. Allerdings weist die Innere Stadt mit mehr als vier Fünftel sozialstrukturell auffälliger Quartiere den höchsten Wert aller Segmente auf.

Das Potenzial der Inneren Stadt liegt in der kleinteiligen Transformation und Optimierung des Bestands: Gebäude, Straßen- und Freiräume könnten sukzessive an sich wandelnde Nutzungsansprüche und neue klimatische Bedingungen angepasst werden. Begrünte Straßenzüge mit Aufenthaltsqualität stellen das Bindeglied zwischen den Grünzügen, den Flussufern und den Quadraten her.

Städtebauliche Dichtewerte und Nutzungsspektrum



Die Innere Stadt

produktiver
und grüner



Die Innere Stadt

produktiver und grüner

Mannheim wächst im Inneren

-  Vertikale Nachverdichtungspotenziale nutzen (Aufstockung und Dachausbauten)
-  Bestehende Gründungszentren fördern
-  und Planungen neuer Zentren umsetzen

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

-  Stadtachsen zu attraktiven Stadtboulevards umgestalten
-  Zentrale Bereiche stärken und mit belebenden Nutzungen anreichern
-  Mischnutzung in Stadtentwicklungsprojekten in der Inneren Stadt forcieren
-  Neue S-Bahnhöfe als Mobilitätsschnittstellen gestalten

Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen

-  Attraktive Wohn- und Arbeitslagen entlang der Flus-sufer qualifizieren und durchgängige Erlebbarkeit der Uferbereiche schaffen
-  Erreichbarkeit der Uferbereiche aus der Tiefe des Stadtraumes gewährleisten

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

-  Klimaangepasste Straßenräume mit Aufenthaltsqualität an die Grünzüge anknüpfen
-  Öffentliche Räume klimaangepasst gestalten
-  Siedlungskanten zu den Grünzügen qualifizieren
-  Grünverbindungen schaffen und Barrieren abbauen

Kartengrundlage

-  Die Innere Stadt
-  Grünzug
-  Grünraum
-  Wasserlagen
-  Gewässer
-  Siedlungsbereich
-  Radschnellverbindung
-  SPNV
-  SPNV-Ausbau
-  Überörtliche Schienenanbindung
-  Neue S-Bahnhöfe
-  Straßen
-  Autobahn



Verkehrsflächen als Teil des Freiraumnetzes umgestalten

Vertikale Nachverdichtungspotenziale nutzen

Flussufer als urbane Freiräume inszenieren

Parkierung raumoptimiert organisieren

Urbane Produktion erproben

Stadtteilzentren als urbane Quartiersmitten weiterentwickeln

Städtische Parks als Naturerlebnisräume aufwerten

Stadtachsen zu attraktiven Stadtboulevards umgestalten

Wohnquartiere mit neuen Arbeitsformen anreichern

Wohn- und Arbeitsumfeld kleinteilig entsiegeln und begrünen

Mannheim wächst im Inneren

Vertikale Nachverdichtungspotenziale nutzen

Die Innere Stadt ist bereits verhältnismäßig dicht bebaut. Das Nachverdichtungspotenzial liegt in diesem Segment primär darin, verstärkt in die Höhe zu bauen. Die Dachlandschaften der Inneren Stadt sind nicht in allen Quartieren homogen. Gerade in diesen Quartieren konnten zahlreiche Aufstockungspotenziale lokalisiert werden.

Das Aufstocken kann durch den Bau zusätzlicher Voll- und Staffelgeschosse erfolgen, aber auch durch das Aufsatteln von Leichtbaumodulen auf untergenutzten Flachdachflächen. Dabei wird als Raumgewinn ohne Flächenverlust eine vertikale Verdichtung erreicht, die in ihrer Auswirkung auf das Stadtklima oder die Flächenversiegelung als gering eingeschätzt wird. Durch den Ausbau von vorhandenen, aber nicht genutzten Dachgeschossen kann ebenfalls zusätzlicher Wohn- und Gewerberaum geschaffen werden, ohne dabei Flächen neu zu versiegeln.

Ferner hat die Innere Stadt durch das Collini-Center, die Neckaruferbebauung Nord, das MVV-Hochhaus und den Victoria-Turm eine Vorprägung für städtebauliche Hochpunkte. Durch Analysen und Vorplanungen kann ermittelt und geprüft werden, ob und wo in der Inneren Stadt eine höhere Bebauung ermöglicht werden kann. Wichtige Kriterien zur Bewertung werden die Auswirkungen auf das Stadtbild und die Möglichkeit der dreifachen Innenentwicklung sein.

Parkierung raumoptimiert organisieren

In der Inneren Stadt ist das Parken am Straßenrand allgegenwärtig, was jedoch die Attraktivität des öffentlichen Raums und seine Nutzbarkeit erheblich beeinträchtigt. Straßenflächen müssen neben ihrer Funktion für den fließenden und ruhenden Kraftverkehr als Räume des urbanen Alltags entwickelt werden. Dieses Ziel lässt sich durch die Reduzierung des ruhenden Verkehrs erreichen.

Als Ersatz für die wegfallenden Parkstände am Straßenrand sollen dezentral verteilte Quartiersgaragen vorgesehen werden, die auf ebenerdigen Parkierungsflächen oder anstatt obsoleter Bauten errichtet werden können. Quartiersgaragen bieten eine Reihe von Vorteilen: Sie bündeln Stellplätze außerhalb der ruhigen Nebenstraßen, sind kostengünstiger umzusetzen als Tiefgaragen und optimieren die Flächennutzung durch Stapelung.

Die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums mit weniger Parkständen ist ein wichtiger Baustein für

eine urbane Quartiersentwicklung. Die Anpassung des öffentlichen Raums trägt zu einer höheren Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren bei und eröffnet neue Nutzungsmöglichkeiten.

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

Wohnquartiere mit neuen Arbeitsformen anreichern

Die Nutzungsmischung der Quartiere der Inneren Stadt ist deutlich wohnorientierter als in den Quadraten, umfasst aber auch Arbeitsstätten im Dienstleistungs- und Bildungsbereich. Co-Working-Spaces und Homeoffice sind als Arbeitsorte in jüngerer Zeit hinzugekommen.

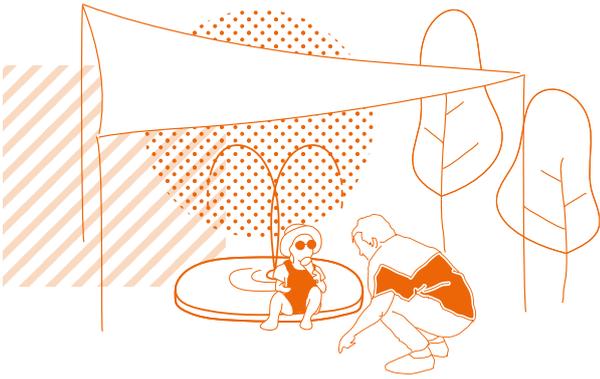
Besonders im Umfeld der Gründungszentren besteht eine große Chance, Quartierstypen zu entwickeln, in denen die Aktivitäten Wohnen, Arbeiten und Freizeit räumlich enger zusammenrücken werden. Die unmittelbare Nähe aller Bereiche des Alltagslebens wird die Quartiere zu wirklichen Lebensmittelpunkten machen. In diesem Kontext könnten sich nachbarschaftliche Beziehungen intensivieren, was insgesamt die soziale Struktur des Quartiers bestärken könnte.

Um die Grundlagen für diese Entwicklung zu legen, müssen die öffentlichen Räume, die Nahversorgung und die soziokulturelle Infrastruktur ausgebaut werden. Die räumliche Nähe von Wohnung, Arbeitsstätte sowie Versorgungs- und Freizeitangeboten ist ein Faktor, damit die Quartiere der Inneren Stadt attraktiv bleiben.

Urbane Produktion erproben

Der bauliche Bestand in der Inneren Stadt bietet darüber hinaus Potenzial zur Implementierung kleinteiliger, computergestützter Produktionsprozesse. Werkhöfe, urbane Manufakturen und Fabrikationslabore (FabLabs) haben das Potenzial sich zu einem wichtigen Baustein der städtischen Wirtschaftsstruktur entwickeln, erst recht im Kontext der Gewerbeflächenknappheit.

Durch emissionsarme und flächensparsame Steuerungs- und Produktionstechniken wie computergestützte Herstellung (CNC) und 3D-Druck kann auch in innerstädtischen Lagen eine kleinteilige Warenproduktion erfolgen. Zudem werden Transportwege zwischen Herstellung und Endverbrauch reduziert. Ähnlich verhält es sich auch bei Reparaturwerkstätten. Die stadtverträgliche Produktion und Reparatur ist ein Baustein zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung Mannheims. Auch bei Wohnungsneubau sollten solche Nutzungen mitgedacht werden.



Diese neuen Nutzungen bereichern auch die Quartiere, in denen sie sich ansiedeln. Zum einen steht den Menschen vor Ort ein vielfältigeres Dienstleistungs- und Warenangebot im direkten Wohnumfeld zur Verfügung, womit auch etwaige Leerstände wiederbelebt werden können, zum anderen ist das Quartier rund um die Uhr belebter, was zugleich die Einzelhandelsstruktur stabilisiert.

Stadtteilzentren als urbane Quartiersmitten weiterentwickeln

Starke Stadtteilzentren mit einem guten Besatz an Einzelhandel, Dienstleistungen und sozialen Nutzungen prägen die Innere Stadt. Der momentan stattfindende Strukturwandel im Einzelhandel wird jedoch voraussichtlich zu Lasten dieser Zentren gehen. In der Tendenz könnten sich Geschäfte, die Waren des mittel- bis langfristigen Bedarfs anbieten, aus der Fläche zurückziehen. Hingegen werden nahversorgungsrelevante Angebote wahrscheinlich weniger von diesem Strukturwandel betroffen sein, sodass die Nahversorgung in den Stadtteilzentren eine bedeutendere Rolle einnehmen wird.

Damit die Stadtteilzentren der Inneren Stadt diesem Wandel standhalten können, müssen sie sich an das geänderten Konsum- und Mobilitätsverhalten der Menschen vor Ort anpassen. Die geänderten Rahmen-

bedingen erfordern eine Neujustierung der Stadtteilzentren. Bei der Weiterentwicklung der Stadtteilzentren zu urbanen Quartiersmitten müssen die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung in den Fokus genommen werden. Die Stadtteilzentren sollen stärker als Orte der sozialen Interaktion verstanden werden.

Der Wandel der Stadtteilzentren wird sich auf die Erdgeschosslagen und den öffentlichen Freiraum konzentrieren. Durch gezielte und kleinteilige Interventionen kann dieser Wandel positiv gestaltet werden. Leerstände vormaliger Ladengeschäfte können mit neuen Nutzungen, die das Stadtleben aktivieren, wie zum Beispiel Kioske, Cafés, Fahrradwerkstätten, Dienstleistungsbüros aber auch mit nicht-kommerziellen Angeboten und sozialen Anlaufstellen wiederbelebt werden. In diesem Zusammenhang sind Synergien mit der Einführung neuer Arbeitsformen und der Implementierung urbaner Produktionsmethoden denkbar. Daneben wird die gestalterische Aufwertung und die Qualifizierung des Stadtraums mit mehr Aufenthaltsqualitäten die Weiterentwicklung hin zu urbanen Quartiersmitten unterstützen. Aufgrund der räumlichen Nähe der Stadtteil- und Nahversorgungszentren in der Inneren Stadt wird es unvermeidlich, dass sich die einzelnen Zentren quartiersspezifisch profilieren, damit sie nebeneinander koexistieren können und sich nicht gegenseitig Konkurrenz machen.

Stadtachsen zu attraktiven Stadtboulevards umgestalten

Die großen und vielbefahrenen Stadtachsen führen durch die Mittlere und die Innere Stadt bis an den Stadtring um die Quadrate. Diese Straßenräume verursachen hohe Immissionsbelastungen auf die umgebende Bebauung und wirken stark raumtrennend. Zur Überwindung dieser Nutzungskonflikte sollen die Stadtachsen zu stadtbildprägenden Boulevards mit Alleecharakter umgebaut werden.

→ Gerechte Stadt

Wohnraumangebote für alle Lebensphasen und Einkommensklassen können sowohl in den Segmenten der **Äußeren, Mittleren und Inneren Stadt** als auch den **Quadraten** mittels einer bautypologischen Mischung geschaffen werden. Zudem ist die Verbesserung der wohnortnahen Infrastruktur und Dienstleistungen sowie die Aufwertung von öffentlichen Freiräumen in benachteiligten Quartieren wesentlich für eine gerechte Stadt. In allen Segmenten stärken Orte der Begegnung den sozialen Zusammenhalt in den Nachbarschaften.



Ein Stadtboulevard zeichnet sich durch eine repräsentative Begrünung und moderate Aufenthaltsqualitäten aus. Der Straßenraum wird zur Stärkung von Rad- und Fußverkehr sowie zur Integration neuer oder der Beschleunigung vorhandener Angebote des ÖPNV neu aufgeteilt. Die Straßenverkehrsfläche für den motorisierten Verkehr könnten auf das erforderliche Maß zurückgebaut werden. Dafür können baulich getrennte Radwege eingerichtet und Querungsmöglichkeiten für zu Fuß gehende verbessert werden. Um die Aufenthaltsqualitäten deutlich zu verbessern, sollen Parkstände aus dem öffentlichen Straßenraum verlagert werden.

Die konsequente Begrünung der Straßenräume, das Vervollständigen von Allees und das Anlegen von grünen Seitenstreifen wird für eine bessere Klimaanpassung sorgen. Kleinere Verkehrsinseln können als Grünflächen gestalterisch aufgewertet werden. Darüber hinaus werden durch die Verbesserung des Verkehrsflusses Lärmemissionen verringert. In diesem Kontext soll auch mehr Wert auf die Gestaltung der Stadteingänge gelegt werden. Die bedarfsgerechte Integration aller Mobilitätsarten in Verbindung mit höheren Aufenthaltsqualitäten bei nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen im Straßenraum stellt eine große Herausforderung dar, die Überwindung der städtebaulichen Zäsuren ist demgegenüber eine große Chance für die Weiterentwicklung der angrenzenden Quartiere.

Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen

Flussufer als urbane Freiräume inszenieren

Die Flussufer von Rhein und Neckar sind wichtiger Bestandteil der Grün- und Freiraumstruktur Mannheims. In keinem anderen Segment werden diese Wasserlagen so intensiv als Freiräume genutzt wie in der Inneren Stadt. Die innenstadtnahen Flussufer sind als weite und offene Wiesenauen am Neckarvorland bis zu baumreichen Auenwäldern am Rhein landschaftlich vielfältig geprägt.

Eine wichtige Zukunftsaufgabe ist es, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit dieser Freiräume für die Bevölkerung der umliegenden Quartiere sicherzustellen und dabei auch Belange des Natur- und Hochwasserschutzes zu beachten. Das Ziel, Freizeit- und Erholungsangebote mit dem Natur- und Hochwasserschutz zu verbinden, wird nicht als Restriktion, sondern als Chance verstanden, um für diesen besonderen Ort einen urbanen Freiraum mit ganz eigenem Charakter und Identität zu entwickeln.

Um die Wasserlagen erlebbarer zu gestalten, sollen zuvorderst attraktive Zugänge zu den Flussufern hergestellt werden. Für die weitere Aufwertung der Wasserlagen müssen die Uferbereiche entsprechend der verschiedenen Nutzungsansprüche differenziert gestaltet werden. Das Neckarvorland, an dem intensive Nutzungen wie Spiel- und Sportangebote, aber auch Liegewiesen das urbane Leben an den Neckar tragen, steht in Kontrast zu dem ruhigen, schattigen Waldpark am Rheinufer, der zum Spaziergehen und Joggen einlädt.

An den Anlegern der Ausflugsschiffe könnte Mannheim sein Potenzial als Stadt an zwei großen Flüssen besonders gut ausspielen. An diesen Uferbereichen und vor allem bei der Zuwegung in die Innenstadt besteht noch großes Aufwertungspotenzial.

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

Städtische Parks als Naturerlebnisräume aufwerten

Stadtparks sind unverzichtbare Oasen in urban geprägten Quartieren. Vor allem für Stadtteile mit wenigen Freiräumen bieten sie Raum für Entspannung, Bewegung und frische Luft. Als Rückzugsorte vom städtischen Trubel, aber auch als Orte der sozialen Interaktion nehmen die städtischen Parks eine wichtige Funktion für das Wohlbefinden der Bevölkerung ein.

Hinsichtlich der Biodiversität in den städtischen Parks besteht noch enormes Entwicklungspotenzial. Ziel ist es, naturnahe Freiräume und neue Formen der Naturerfahrung für die Menschen in ihrem Wohnumfeld zu schaffen. Anstatt überwiegend Rasenfläche anzulegen, sollen Bereiche mit heimischen Wildblumen, die an die lokalen Bedingungen angepasst sind, angelegt werden. Sie bieten Nahrung und Lebensraum für ein breites Spektrum von Insekten und Vögeln. Mit Totholz, Steinhäufen, Wasserstellen, Insektenhotels und Nistkästen könnten weitere Maßnahmen zur Steigerung der Artenvielfalt umgesetzt werden.

Naturnahe Parks bieten auch für Menschen abwechslungsreichere und reizvollere Parkanlagen. Die große Herausforderung besteht darin, die Flächen naturnäher zu gestalten und trotzdem für Freizeitaktivitäten offen zu halten. Das Sonnen auf der Liegewiese oder Freizeitsport sollen weiterhin in Teilbereichen der städtischen Parks möglich sein.

Wohn- und Arbeitsumfeld kleinteilig entsiegeln und begrünen

Die Quartiere der Inneren Stadt sind überwiegend stark versiegelt, hochwertige Freiräume fehlen meist im Umfeld der Wohnungen und Arbeitsstätten. Die großen Stadtparks (Schlosspark, Luisenpark, Neckarvorland und Herzogenriedpark) liegen an den Rändern der Inneren Stadt.

Der öffentliche, aber auch der private Raum bieten viele, jedoch kleinteilige Potenziale für Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen. Straßen- und Freiräume sind schrittweise an sich wandelnde Nutzungspraktiken und neue klimatische Bedingungen anzupassen. So sollen kleinteilige Grünflächen im Bestand qualifiziert werden und zusätzliche Straßenbäume gepflanzt

werden. Wo räumlich möglich, können kleine Grünflächen in räumlichen Nischen (Pocket Parks) und Mikrowälder (Tiny Forests) angelegt werden, welche sukzessive das Mikroklima der Inneren Stadt verbessern und deren Biodiversität erhöhen.

Wirksame Ergänzungen des Freiraumnetzes können durch die Entsiegelung und die Begrünung der Blockinnenbereiche erreicht werden. Da es in der Inneren Stadt viele stadtbildprägende und denkmalgeschützte Gebäude gibt, besteht in diesen Lagen ein Interessenskonflikt mit der Fassadenbegrünung, den es zu lösen gilt.

Dazu muss auch Augenmerk auf die privaten Innenhöfe gelegt werden. Denkbar ist hier neben der Entsiegelung und Begrünung befestigter Flächen die Begrünung der hofseitigen Fassaden und Dächer von Nebengebäuden. Im Idealfall entsteht für alle im Block lebenden Menschen ein zugänglicher, grüner Innenhof. Dabei können auf Hofflächen und an Gebäuden Maßnahmen ergriffen werden, die die biologische Vielfalt im urbanen Raum fördern. Mit dieser Maßnahme werden außerdem Hitzeinseln zurückgebaut, was schlussendlich dem Wohlbefinden und der Gesundheit der Menschen zugutekommt. Letztendlich steht und fällt die Attraktivität von Stadtquartieren mit der Qualität der Freiräume.

Verkehrsflächen als Teil des Freiraumnetzes umgestalten

Die dicht bebauten Quartiere der Inneren Stadt heizen sich an heißen Tagen stark auf und kühlen sich nachts kaum ab. Große Teile der Inneren Stadt liegen innerhalb der Hitzeinseln der Stadtklimaanalyse 2020. Zur Abhilfe steht der Quartiersentwicklung ein breites Repertoire an Klimaanpassungsmaßnahmen zur Verfügung, das in der Inneren Stadt ortsspezifisch umgesetzt werden sollte, damit sie auch zukünftig lebenswert bleibt.

Bisherige Straßenverkehrsräume sollen durch Entsiegelung und Begrünung als Teil eines anpassungsfähigen, blau-grünen Netzwerks qualifiziert werden, das der Klimaregulierung dient und für einen nachhaltigen Umgang mit Niederschlagswasser sorgt. Gleichzeitig wird dadurch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbessert. Die begrünten Straßenzüge stellen das Bindeglied zwischen den Grünzügen, den Flussufern und den Quartieren der Inneren Stadt her.

Der öffentliche Straßenraum ist der Schlüsselraum für eine klimaangepasste und wassersensitive Quartiersentwicklung im Sinne der Schwammstadt. Straßenräume können zu urbanen und klimaangepassten Freiräumen mit Aufenthaltsqualität transformiert werden.

Die Quadrate

→ vitaler und attraktiver

Ausstrahlung | Urbanität | Multifunktionalität | Stadtzentrum



Die Quadrate bilden das starke Zentrum der Stadt mit Strahlkraft über die Gemarkungsgrenzen hinaus. Mit baulich prägnantem Grundriss ist dieser Teil der Stadt in seiner Grundkonfiguration gefestigt. Die Quartiere in den Quadraten werden als sozialstrukturell eher auffällig eingestuft.

Um eine starke Lebendigkeit zu wahren und weiter zu fördern, liegen die Zukunftsaufgaben hier im Erhalt der Nutzungsvielfalt und dem Experimentieren mit neuen Formen der Nutzungsmischung sowie der guten Erreichbarkeit (insbesondere für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr). Die Attraktivität des öffentlichen Raums bedingt eine hohe bauliche Qualität, vielfältige Bespielung sowie geeignete Maßnahmen der Klimaanpassung. Die Flussufer gilt es als Teil der Quadrate erlebbar zu machen und Barrieren zu reduzieren.

Städtebauliche Dichtewerte und Nutzungsspektrum





Die Quadrate



**vitales und
attraktiver**



Die Quadrate

vitaler und attraktiver

Mannheim wächst im Inneren

 Baulichen Bestand in Form von punktuellen Bauvorhaben nachhaltig weiterbauen

 Umbau Verkehrsknoten als Leuchtturmprojekt

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

 Neuen Nutzungsmix in dem zentralen Bereich der Quadrate vordenken und umsetzen

 Barrieren reduzieren

 (Über-)Regionale Anbindungen stärken

 Orte des Ankommens aufwerten

 Erreichbarkeit und Wahrnehmung der besonderen Orte gewährleisten

Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen

 Erlebbarkeit und Erreichbarkeit der Flussufer stärken

 Erreichbarkeit der Uferbereiche aus der Tiefe des Stadtraumes gewährleisten

 Boots- und Schiffsanlegestellen und deren Umfeld aufwerten

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

 Straßenräume mit Aufenthaltsqualität an die Grünzüge anknüpfen

 Verkehrsinfrastruktur zurück- und umbauen

 Öffentliche Räume klimaangepasst gestalten

 Grünverbindungen schaffen und Barrieren abbauen

Kartengrundlage

 Die Quadrate

 Grünzug

 Grünraum

 Wasserlagen

 Gewässer

 Siedlungsbereich

 Radschnellverbindung

 SPNV

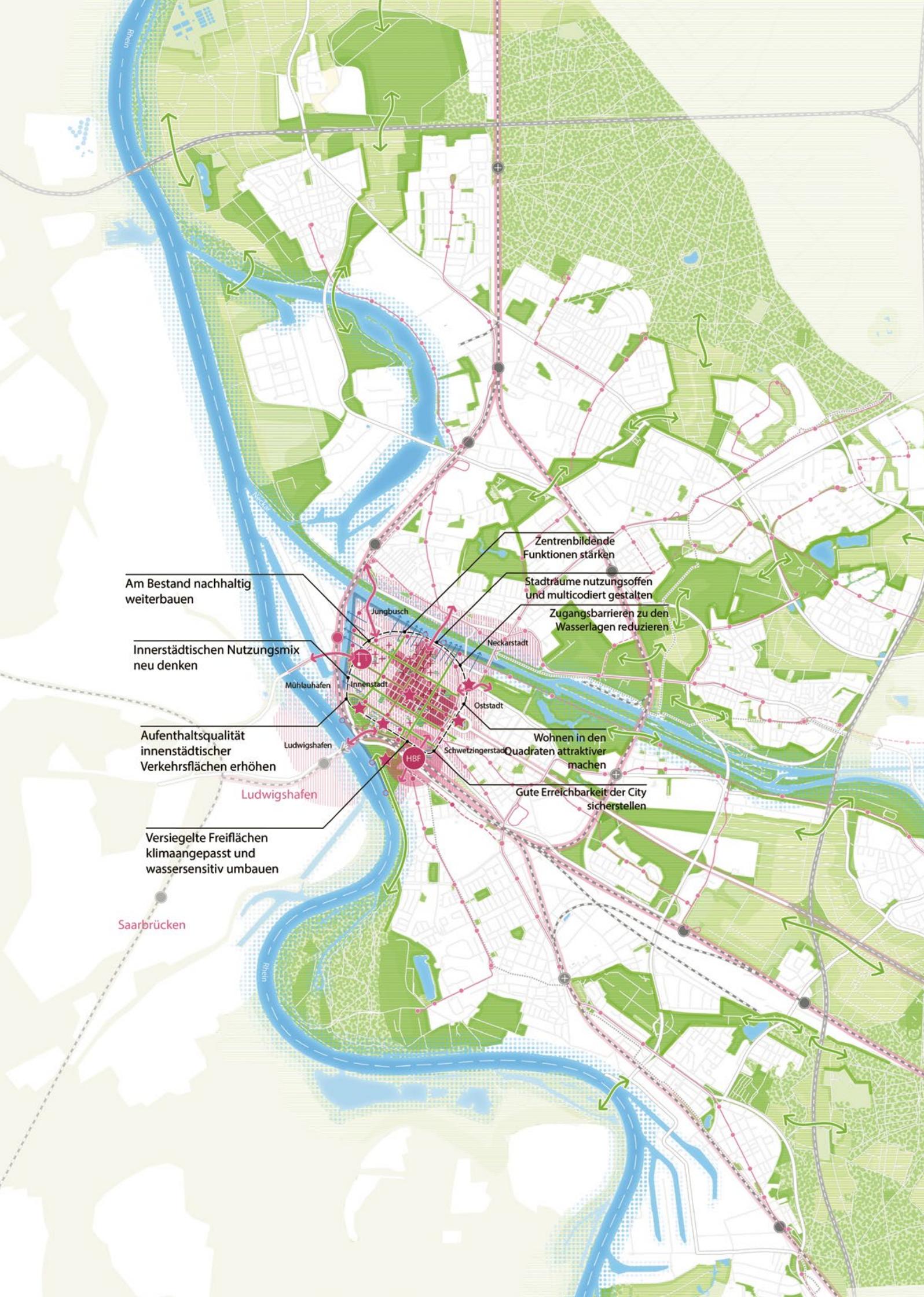
 SPNV-Ausbau

 Überörtliche Schienenanbindung

 Neue S-Bahnhöfe

 Straßen

 Autobahn



Am Bestand nachhaltig weiterbauen

Innerstädtischen Nutzungsmix neu denken

Aufenthaltsqualität innenstädtischer Verkehrsflächen erhöhen

Versiegelte Freiflächen klimaangepasst und wassersensitiv umbauen

Zentrenbildende Funktionen stärken

Stadträume nutzungs offen und multicodeiert gestalten

Zugangsbarrieren zu den Wasserlagen reduzieren

Wohnen in den Quadraten attraktiver machen

Gute Erreichbarkeit der City sicherstellen

Saarbrücken

Ludwigshafen

Jungbusch

Möhlshafen

Ludwigshafen

Innenstadt

Neckarstadt

Oststadt

HBF

Schwetzingenstadt

Mannheim wächst im Inneren

Wohnen in den Quadraten attraktiver machen

Die Quadrate sind nach wie vor ein geschätzter Wohnstandort in Mannheim. In keinem anderen Stadtteil kann die Stadt der kurzen Wege so konsequent gelebt werden wie hier. Das Wohnen in den Quadraten ist ein Musterbeispiel für urbanes Wohnen. Das Angebot an Geschäften, sozialen Infrastrukturen und kulturellen Einrichtungen ist äußerst dicht und abwechslungsreich. Darüber hinaus sind die Quadrate mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV bestens angebunden.

Diese zentrenbildenden Funktionen stehen jedoch zeitweise in Konflikt mit dem Bedürfnis nach Wohnruhe. Ziel der Stadtplanung ist es, einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessengruppen innerhalb der Quadrate herzustellen, der auch gesunde Wohnverhältnisse ermöglicht. Zwischen Gewerbetreibenden, Veranstaltungsorganisierenden und der Anwohnerschaft muss gegenseitiges Verständnis für die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen in der Innenstadt gefördert werden, um Nutzungskonflikte zu vermeiden. Dass die Quadrate bewohnt sind, ist eine besondere Qualität für die Belebung der Innenstadt.

Mit dem fortschreitenden Klimawandel kann die Wohnortqualität in den dicht bebauten Quadraten abnehmen. Die Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel dienen auch der Erhaltung der Wohnortqualität der Quadrate. In diesem Zusammenhang müssen auch die versiegelten Blockinnenbereiche in den Blick genommen werden. Die Entsiegelung und Begrünung dieser Bereiche wird nicht nur das Mikroklima verbessern, sondern auch den Anwohnenden neue Rückzugsräume schaffen.

Am Bestand nachhaltig weiterbauen

Die wenigen vorhandenen Baulücken in den Quadraten sind durch Gebäudeabriss entstanden. Vor dem Hintergrund der Diskussion um den Ressourcenverbrauch beim Bauen (graue Energie) muss der Komplettabriss mit nachfolgendem Ersatzneubau kritisch betrachtet werden. Nachhaltiger kann es sein, den bau-

lichen Bestand im Kern zu erhalten und zukunftsfähig umzubauen.

Weiterbauen am baulichen Bestand bezieht sich auf Maßnahmen, die darauf abzielen, bestehende Gebäude und Infrastrukturen zu erhalten, zu verbessern und zu erweitern. Dies kann durch Renovierung, Sanierung, Umbau oder Ergänzung bestehender Gebäude oder Baublöcke geschehen. Weiterbauen ohne Abriss ist eine Möglichkeit, die in den Quadraten noch vereinzelt vorhanden ist, um untergenutzten Flächen zu reaktivieren und so Raum für neue Wohnungen und Arbeitsplätze zu schaffen.

Insbesondere obsolet gewordene Bauten, wie zum Beispiel ehemalige Warenhäuser oder leergefallene Bürogebäude, die neuen Nutzungen zugeführt werden sollen, sind für das Um- und Weiterbauen geeignet. Durch eine Nutzungsänderung müssen die Gebäude hinsichtlich der Raumaufteilung, Belichtung und technischen Installationen ohnehin umgebaut werden. Auch ohne Nutzungsänderung können bestehende Gebäude durch bauliche Ergänzungen wieder an zeitgemäße Nutzungsanforderungen angepasst werden. Darüber hinaus kann durch diese Bauaktivität auch eine notwendige energetische Sanierung erfolgen, wodurch zusätzlich Energie zum Beheizen beziehungsweise Kühlen des Gebäudes eingespart wird.

Durch das Um- und Weiterbauen am Bestand werden nicht nur materielle Werte erhalten, sondern auch emotionale. Stadtbildprägende Gebäude tragen wesentlich zur Identifikation von Bewohnenden mit ihrer Stadt oder ihrem Stadtteil bei. Besonders solchen Gebäuden muss Wertschätzung entgegengebracht werden.

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

Innerstädtischen Nutzungsmix neu denken

Die Quadrate sind durch einen Nutzungsmix aus stationärem Einzelhandel, verbrauchernahen Dienstleistungen, Gastronomie, Verwaltung sowie Wohnen geprägt.

→ Schwammstadt

Die Entsiegelung sowie die Begrünung von Plätzen und Fassaden soll vor allem in den dicht bebauten Stadtsegmenten *Innere Stadt* und *Quadrate* angegangen werden, um dort die Lebensqualität zu verbessern. Aber auch in der *Mittleren und Äußeren Stadt* empfiehlt es sich, Niederschlagswasser zu puffern und die Wasseraufnahmefähigkeit der Böden zu erhöhen. In den *Äußeren Landschaften* ist die Renaturierung von Flussläufen zu forcieren. Dies sorgt zusätzlich für einen Schutz vor Überschwemmungsereignissen.



Stadträume nutzungs offen und multicodiert gestalten

Auf engem Raum konzentrieren sich in den Quadraten viele Nutzungen. Häufig sind Freiflächen nur durch eine Nutzung belegt. Das führt dazu, dass diese Flächen nur zu einer bestimmten Tageszeit genutzt werden und ansonsten eher brachliegen.

Um den begrenzt zur Verfügung stehenden Raum in den Quadraten effizienter zu nutzen, wird angeregt, Freiflächen und Straßenräume nutzungs offen und vielfältig beispielbar zu gestalten und sie mit den umliegenden Erdgeschossnutzungen zu verzahnen. Die Offenheit für vielfältige, auch unplanmäßige Aneignungsmöglichkeiten ist ein wesentliches Merkmal urbanen Zusammenlebens. Lebendige Stadtquartiere zeichnen sich dadurch aus, dass sie am Tag, aber auch in den Abendstunden frequentiert werden.

Eine Nutzungsanreicherung mit gastronomischen und freizeitorientierten Betrieben belebt Einkaufsstraßen und Quartiersplätze insbesondere in den Abendstunden. Hierbei sind allerdings die Ruhebedürfnisse der Wohnbevölkerung zu berücksichtigen.

Die Erdgeschosse in den zentralen Lagen werden durch Einzelhandelsnutzungen dominiert. Durch den Strukturwandel im Einzelhandel hin zum Online-Handel wird die Dominanz des stationären Einzelhandels abnehmen. Trotz dieser Veränderungen wird der stationäre Einzelhandel auch zukünftig eine bedeutende Rolle in den Quadraten spielen.

Der starken Online-Konkurrenz wird der stationäre Einzelhandel mit neuen und innovativen Einzelhandelskonzepten begegnen. Pop-up-Stores, die mit einzigartigen Sortimenten nur für einen begrenzten Zeitraum öffnen, und Concept-Stores, in denen mehrere Einzelhandelsunternehmen ihre verschiedenen Sortimente zusammen unter einem Dach anbieten und vermarkten, sind erste Antworten auf die akuten Herausforderungen im stationären Einzelhandel, die derzeit erprobt und weiterentwickelt werden.

Mit den Anpassungen im Einzelhandel soll der innerstädtische Nutzungsmix mit neuen Nutzungen angereichert werden, damit die Quadrate ein lebendiges und pulsierendes Zentrum bleiben. Die durch den strukturellen Wandel im Einzelhandel entstehenden Lücken können mit alternativen Nutzungen, wie zum Beispiel Ateliers, Kunsthandwerkstätten, Co-Working-Hubs oder Angeboten zur Gesundheitsvorsorge revitalisiert werden. Bestehende Kreativ- und Nischenräume sollen in diesem Kontext erhalten und geschützt werden. Je vielfältiger die urbane Mischung wird, desto resistenter werden die Quadrate als innerstädtisches Zentrum.

Auch temporäre Maßnahmen im Stadtraum unterstützen den Gedanken der Multicodierung: Die zeitlich befristete Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche in den Sommermonaten, kreative Zwischennutzungen von Ladenlokalen und temporäre Interventionen im öffentlichen Raum, die mit partizipatorischem Design, Kunst und Technologie einen neuen Blickwinkel schaffen (Urban Prototyping), könnten konkret aufzeigen, welche Potenziale der Stadtraum birgt.

Zentrenbildende Funktionen stärken

Der Stadt Mannheim werden im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg oberzentrale Funktionen zugewiesen. Als Oberzentrum hat die Stadt die Aufgabe, als Standort großstädtischer Prägung die Versorgung der Region Rhein-Neckar mit hoch qualifizierten und spezialisierten Einrichtungen und Arbeitsplätzen sicherzustellen. Mannheim erfüllt die räumlich-strukturellen Anforderungen an ein Oberzentrum. Um sich im Standortwettbewerb bestmöglich aufzustellen, ist es Ziel, die Quadrate, in denen sich die vielfältigen, großstädtischen Nutzungen ballen, als lebendigen Ort zum Einkaufen, Arbeiten, Leben und Genießen zu sichern und nachhaltig weiterzuentwickeln.

Zur Sicherung der bestehenden Einzelhandelslagen sollen großflächige Einzelhandelsgeschäfte mit zentrenrelevanten Sortimenten vornehmlich in zentralen Versorgungslagen wie der City angesiedelt werden. Die räumliche Konzentration von qualitativ hochwertigen Einzelhandelsgeschäften und Fachmärkten schafft die

Grundvoraussetzung für ein umfangreiches Versorgungsangebot, das dem oberzentralen Versorgungsauftrag entspricht. Aufgrund der aktuell angespannten Lage des stationären Einzelhandels sowie der großen Nachfrage nach Wohnraum soll darauf hingewirkt werden, dass die Nutzungsmischung in den Quadraten, aber auch kleinteilig auf der Baublockebene ausgewogen bleibt. Bei der Transformation von Gebäuden muss darauf geachtet werden, dass zentrenbildende Funktionen wie Einzelhandel, Dienstleistungen und Verwaltungen insbesondere in den Erdgeschossen und den ersten Obergeschossen gesichert werden. In den weiteren Geschossen besteht Potenzial für Wohnnutzungen. Durch diese vertikale Gliederung wird eine feinkörnige Nutzungsmischung erreicht, die die Quadrate zukunftsfähig erhalten, ohne Wertschöpfung im Oberzentrum Mannheim zu verlieren.

Auch öffentliche und soziokulturelle Einrichtungen stärken die zentrenbildenden Funktionen. Zentrale Bildungs- und Veranstaltungsstätten sind wichtige Ankerpunkte für die gesamte Stadtbevölkerung. Mit dem Nationaltheater, dem Kongresszentrum Rosengarten und der Kunsthalle in direkter Innenstadtnähe hat das Mannheimer Zentrum überregionale Anziehungskraft.

Gute Erreichbarkeit der City sicherstellen

Die Mannheimer City (Bereich Planken, Paradeplatz, Breite Straße und Fressgasse) ist auf vielfältigen Wegen erreichbar. Die gute Erreichbarkeit ist essentiell, damit die City ihre Zentrumsfunktion entfalten kann. Eine gute Erreichbarkeit ist gegeben, wenn alle Menschen im Einzugsgebiet Mannheims unkompliziert mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln in die City kommen können. In diesem Sinne bedeutet gute Erreichbarkeit, den Zielort auch durch einen zwischenzeitlichen Umstieg auf eine andere Mobilitätsform zu erreichen. Hierfür sollten die Vernetzung der Innenstadt über das Stadtbahnnetz ausgebaut, neue Mobilitätshubs geschaffen und attraktive Wege für die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad angelegt werden.

Der Stadtring (Kaiser-, Friedrichs-, Luisen- und Partring) ist der Schlüsselraum, um Maßnahmen für eine zukunftsorientierte Erreichbarkeit der City anzugehen. Zum einen eignen sich die Flächen, um den Stadtring für den Aufbau von Mobilitätshubs, die als öffentlich zugängliche Knotenpunkte einen Wechsel der Mobilitätsart ermöglichen. Zusätzlich können diese Mobilitätshubs auch als Stationen für Mietfahrzeuge (Car- und Bikesharing) dienen. Vor allem die Bereiche, in denen mehrere Stadtbahnlinien zusammenlaufen und die Straßenverkehrsfläche kreuzen, sind dafür prädestiniert. Weitere Synergien lassen sich durch die Nähe zu Parkhäusern erzielen.



Die wichtigste Infrastruktur, um eine gute und umweltverträgliche Erreichbarkeit der Mannheimer City zu gewährleisten, ist der Hauptbahnhof. Über ihn ist Mannheim bestens an das regionale und überregionale Schienennetz angebunden. Die Möglichkeiten zum Wechsel der Mobilitätsart soll im direkten Umfeld des Bahnhofs weiter ausgebaut werden. Zudem wird empfohlen, die fußläufige Wegstrecke zwischen Hauptbahnhof und City barrierefrei und attraktiv umzubauen.

Außerdem soll die trennende Wirkung des Stadtrings gemildert werden, indem er in einen attraktiven Stadtboulevard umgebaut wird. Durch den Rückbau nicht mehr benötigter Fahrspuren wird eine Querung für Zufußgehende und Radfahrende sicherer. Damit wird es attraktiver, zu Fuß oder mit dem Rad in die City zu kommen. Hierzu würde auch ein Umbau des Verkehrsknotens Stadtring – Kurt-Schumacher-Brücke als neuer Eingang in die Innenstadt beitragen.

Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen

Zugangsbarrieren zu den Wasserlagen reduzieren

Rhein, Neckar und Verbindungskanal sind fußläufig von jedem Punkt der Quadrate in ca. 15 Minuten (Luftlinie) erreichbar, dennoch erschweren etliche Barrieren und fehlende Querungsmöglichkeiten den direkten Zugang zu diesen Wasserlagen.

Die Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der innerstädtischen Wasserlagen haben einen Mehrwert für die Menschen, die in den Quadraten leben oder sie besuchen. Diese Uferbereiche sollen in ihrer Funktion als Freiräume gestärkt und aufgewertet werden und einen Aus-

gleich zu den dicht bebauten Quadraten schaffen. Der Abbau von Zugangsbarrieren aus den Quadraten zu den Wasserlagen ist dabei eine wichtige Aufgabe. Hier stehen insbesondere die Querungen des Stadtrings im Fokus. Zudem können Sichtachsen bis an den Neckar und den Verbindungskanal gefördert werden.

Die vorhandenen Wegestrukturen entlang der Wasserlagen um die Quadrate sollen zu einer zusammenhängenden Promenade vom Neckar über den Verbindungskanal bis zum Schlosspark am Rhein zusammengeführt werden. Dabei muss die Funktionsfähigkeit des Handelshafens berücksichtigt werden. Ferner sollen die vormalige industrielle Prägung und der Strukturwandel an den Ufern erfahrbar bleiben.

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

Aufenthaltsqualität innerstädtischer Verkehrsflächen erhöhen

Der öffentliche Raum, also die Straßen, Plätze und Grünanlagen in den Quadraten, sind die Bühne des städtischen Lebens. Damit diese Bühne auch positiv bespielt wird, werden attraktive Stadträume, die zum Verweilen und zum Austausch mit anderen Menschen einladen, benötigt. Die Aufwertung der Stadträume ist auch wichtig, damit die Quadrate ihren Status als lebendige Innenstadt behaupten können.

Zurzeit wird die Aufenthaltsqualität des Straßenraums in weiten Teilen der Quadrate vor allem durch parkende Autos geschmälert. Für eine attraktivere Innenstadt können Maßnahmen wie die Verlagerung von Parkständen, eine Reduzierung der Kraftfahrzeugdichte und der Durchfahrtsgeschwindigkeit sowie straßenraumbezogene Maßnahmen zur Milderung der innerstädtischen Hitzebelastung zielführend sein. Die durch die Neuaufteilung freiwerdenden Straßenflächen können dann für Flanierende, Joggende und Radfahrende umgestaltet werden. Ziel ist es, die öffentlichen Räume in den Quadraten zu einem Netzwerk vielfältiger, anpassungsfähiger und robuster Freiräume weiterzuentwickeln, das den unterschiedlichen Ansprüchen der vielfältigen Mannheimer Bevölkerung gerecht wird.

Bei dieser Erneuerung der öffentlichen Räume sollen ebenso historische Raumfolgen wie auch notwendige Anpassungen an den Klimawandel berücksichtigt werden. Für ein besseres Sicherheitsempfinden bedarf es zudem einer sensiblen Planung, welche ebenso hohe Verweil- und Aufenthaltsqualitäten (auch ohne Konsumzwang) erzeugt. Auch wenn dem Kraftverkehr und dem ruhenden Verkehr künftig weniger Flächen im Straßenraum zugestanden werden, wird die individuelle

Mobilität weiterhin ein Bestandteil des innerstädtischen Mobilitätsmixes bleiben.

Versiegelte Freiflächen klimaangepasst und wassersensitiv umbauen

In den Quadraten ist die Flächenversiegelung mit 86% überdurchschnittlich hoch. Dies führt zu einer starken Aufheizung der Oberflächen, sodass die Aufenthaltsqualität an Hitzetagen beeinträchtigt ist. Durch den fortschreitenden Klimawandel wird eine Überhitzung der Quadrate künftig noch häufiger auftreten. Verschattungen durch großkronige Bäume oder Sonnensegel und das Begrünen von Freiflächen können verhindern, dass sich die Oberflächen übermäßig aufheizen, damit der Aufenthalt auf den innerstädtischen Wegen und Plätzen an Hitzetagen weniger belastend ist.

Als zweite Folge des Klimawandels muss sich Mannheim auf intensivere Starkregenereignisse vorbereiten. Der Umbau der öffentlichen Räume nach dem Schwammstadtprinzip ist ein vielversprechender Ansatz, um die Herausforderungen des Klimawandels an die Innenstadt zu bewältigen: Durch Entsiegelung und Begrünung von Straßen, Wegen, Plätzen und Dächern wird Niederschlagswasser oberflächennah gesammelt und kann als Ressource für die Verdunstung (Kühlung) und Bewässerung des Stadtgrüns eingesetzt werden. So wird der Wasserhaushalt regeneriert und die städtische Kanalisation bei Starkregenereignissen entlastet. Zudem wird durch das langsame Verdunsten von Wasser die Umgebungstemperatur merklich gekühlt.

Entsiegelung und Innenentwicklung in den Quadraten sind aufgrund des limitierten Raumangebots ein Zielkonflikt, der sich nicht allein im öffentlichen Raum lösen lässt. Die Gestaltung des öffentlichen Raums kann dem privaten Grund und Boden als Vorbild dienen.

Räum- liches Gesamt- bild

Das räumliche Gesamtbild bildet die räumliche Grundstruktur für die Stadtentwicklung ab und stellt den thematischen Überbau dar, in dem die wichtigsten Kernbotschaften des MRO gebündelt sind.

In der Zusammenschau aller stadtstrukturellen Elemente und der Querschnittsthemen werden die unterschiedlichen Dynamiken und erwartbaren Transformationsgeschwindigkeiten deutlich. Das Gesamtbild ist somit mehr als die Summe seiner Einzelteile.



Elemente des Gesamtbilds



Wechselwirkungen



Räumliches Gesamtbild

Das räumliche Gesamtbild zeigt die räumliche Grundkonfiguration der künftigen Stadtentwicklung Mannheims auf. Es stellt eine Vision der Stadt als Ganzes dar, in der unterschiedliche Konstanten, Dynamiken, Synergien und Zielkonflikte gegenübergestellt und abgewogen werden. Die bildhafte Darstellung dient zur Kommunikation, Identifikation und Wiedererkennung.



+ Flussläufe

+ Grünzüge

+ Mobilitätsinfrastruktur

+ Stadtsegmente

→ räumliche Grundstruktur

Um auf die Vielzahl von Herausforderungen der Stadtentwicklung reagieren zu können, ist ein umfassendes gesamtstädtisches Leitbild erforderlich, das zudem in der Lage ist, sich an Veränderungen anzupassen. Dieses Gesamtbild soll als Wegweiser für die zukünftige Entwicklung Mannheims dabei helfen, die Stadt zukunftsfähig, nachhaltig und resilient aufzustellen.

Um alle Herausforderungen bewältigen zu können, ist es unabdingbar, eine Zukunftsvision zu entwickeln, die gesamtstädtische Verflechtungen und regionale Anknüpfungspunkte in den Blick nimmt. Darüber hinaus koordiniert das Gesamtbild räumliche Ansprüche unterschiedlicher Nutzungen und nimmt ihr Zusammenspiel in den Fokus.

Die Betrachtung der Stadt als ein zusammenhängender Raum eröffnet insbesondere an den Übergangs- und Überschneidungspunkten neue Blickwinkel für Poten-

ziale und Handlungsfelder, die sich in einer isolierten Betrachtung nicht identifizieren ließen. So schärft sich der Blick für Räume mit Handlungsbedarfen.

Nicht zuletzt dient das räumliche Gesamtbild auch dazu, eine klare Vision für die städtische Entwicklung zu vermitteln. Durch Abstraktion wird das gesamtstädtische Raumgeflecht besser begreifbar, sodass die Verwaltung, institutionelle Stakeholder sowie die Bürger und Bürgerinnen Mannheims neue Projekte daran ableiten können.

Im Hinblick auf den zukünftigen Verzicht zur Siedlungsentwicklung im Außenbereich soll ein neues Bewusstsein für die Wertigkeit von Bauflächen in der Stadt entstehen. Vor allem, wenn keine Bauflächen mehr im Außenbereich ausgewiesen werden, wird es umso wichtiger, die vorhandenen Bauflächen im Innenbereich effektiv zu nutzen.

Elemente des Gesamtbilds

Das Gesamtbild setzt sich aus mehreren Elementen zusammen, die untereinander in Wechselbeziehungen stehen. Die bildhafte Darstellung des abstrahierten Gesamtbilds verdichtet das räumlich konkrete Gesamtbild auf die wesentlichen Elemente, sodass es einfach und schnell verstanden werden kann. Das komplexe Raumgefüge Mannheims wird durch die Fokussierung auf stadtweit wesentliche Elemente lesbar gemacht.



Flussläufe

Kaum ein Element prägt das Bild der Stadt so nachhaltig wie ihre Flüsse. Die Lage am Zusammenfluss von Rhein und Neckar war ausschlaggebend für die Stadtgründung Mannheims. Die ehemals wilden Flüsse wurden durch den Menschen gebändigt und wirken nun als räumliche Konstanten der städtischen Entwicklung Mannheims.

Nach wie vor sind die beiden Stadtflüsse und ihre Ufer Lebensraum für Tiere und Pflanzen, gleichzeitig sind sie aber auch ein relevanter Wirtschaftsraum. Der Rhein ist die bedeutendste Schifffahrtsstraße in Europa, die Mannheimer Häfen sind für die Wirtschaft und den Handel in der Metropolregion Rhein-Neckar von enormer Bedeutung für den Warenumschlag.

Die Uferlandschaften im Stadtgebiet sind abwechslungsreich und bieten Raum für Freizeitaktivitäten und Naherholung. Vor allem die Neckarwiesen sind ein beliebter Treffpunkt am Wasser und tragen durch ihre nutzungsoffene Gestaltung erheblich zum urbanen Lebensgefühl Mannheims bei. Stromaufwärts und am Rheinufer lassen sich ruhige Rückzugsorte finden. Die Wasserlagen sind klimatisch begünstigte Räume, was sie als Erholungsraum so attraktiv, aber auch wichtig für die Stadtentwicklung macht. Mannheim sollte sich zu seinen Flussläufen hin orientieren und diese erlebbar machen.

Grünzüge

Die sieben Grünzüge sind ein wichtiges Element der Stadtstruktur, sie gliedern den Siedlungskörper und versorgen die Stadt mit kühler Frischluft. Die grünen Bänder und blauen Ströme kontrastieren die gebaute Stadt als Räume hoher Biodiversität sowie als Freizeit- und Naherholungsräume. Indem sie Möglichkeiten für körperliche Aktivität und Entspannung bieten, tragen sie zur Verbesserung der Lebensqualität bei.

Darüber hinaus verbinden die Grünzüge als Korridore die städtisch geprägten Stadtsegmente mit den Äußerer Landschaften. Sie sind ein Raum, der für Alle zugänglich ist und können dazu beitragen, die innerstädtische Dichte auszugleichen. Die Quartiere, die unmittelbar an die Grünzüge anschließen, profitieren zudem von einer positiven Regulierung des Stadtklimas. Das eng verflochtene Nebeneinander von Natur-, Stadt- und Industrielandschaft ist prägend und erhaltenswert für das Mannheimer Stadtbild. Die Grünzüge sollten gesichert und schrittweise weiter hinsichtlich ihrer klimatischen und ökologischen Funktionen sowie ihrer multifunktionalen Nutzbarkeit erschlossen und gestaltet werden.

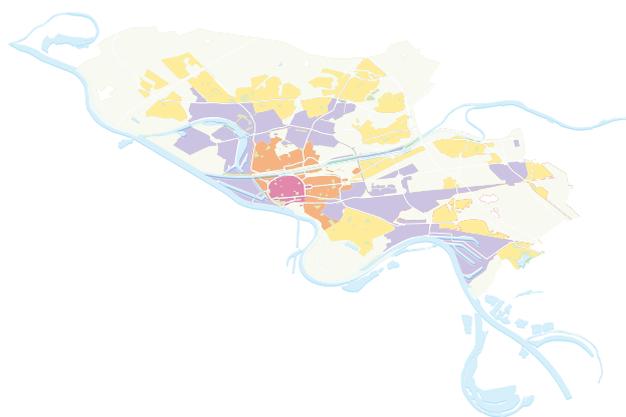


Mobilitätsinfrastruktur

Die Mobilitätsinfrastruktur setzt sich aus Straßen, Bahntrassen und Wegen zusammen. Wie ein lineares Gitter durchzieht sie die gesamte Stadt und beeinflusst nicht nur, wie sich Menschen in der Stadt bewegen, sondern verbindet auch weiter entfernte Quartiere miteinander und schafft Zugang zum Stadtzentrum.

Dabei durchschneiden die Mobilitätsinfrastrukturen aber Siedlungsgebiete und den Freiraum, was raumtrennende Wirkungen zur Folge hat. Verkehrswege haben damit unmittelbare Wirkung darauf, wie sich städtische Räume entwickeln.

Die Hauptfunktion der Mobilitätsinfrastruktur besteht darin, den Transport von Personen und Gütern innerhalb der Stadt und darüber hinaus zu ermöglichen. Sie trägt zur wirtschaftlichen Vitalität Mannheims bei, indem sie die Zugänglichkeit zu Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen und anderen wichtigen Dienstleistungen erleichtert. Durch eine Privilegierung der Mobilitätsarten des Umweltverbunds kann ein wesentlicher Beitrag zum Klima- und Immissionschutz geleistet werden, was langfristig auch die Lebensqualität der Menschen in Mannheim verbessern wird. Hierzu soll der Verkehrsraum zugunsten flächeneffizienter Mobilitätsformen neu aufgeteilt werden, um bestehende Infrastrukturen bestmöglich auszunutzen. Zudem soll eine tangentielle ÖPNV-Verbindung umgesetzt werden.



Stadtsegmente

Die neuen Stadtsegmente (→ Seite 41) sind Funktionsbereiche mit ähnlichen räumlich-strukturellen Herausforderungen und Potenzialen. Sie sind flächige Bereiche der Stadt mit jeweils eigenen Qualitäten, aus denen sich verschiedene Zukunftsaufgaben ergeben. In jedem einzelnen Segment sind die Sektoren Wohnen, Gewerbe, Mobilität und Freiraum repräsentiert. Mannheim ist reich an verschiedenartigen Quartieren: Vom Wohngebiet mit hoher Lebensqualität über urban gemischte Gebiete hin zu Gewerbegebieten, die Raum für wirtschaftliche Aktivitäten bieten.

Jeder dieser Räume hat seine Funktion im Gefüge der Stadt. Die räumliche Anordnung und städtebauliche Dichte von Orten des Wohnens und des Arbeitens beeinflussen die soziale und wirtschaftliche Dynamik einer Stadt. Insgesamt tragen die Wohn- und Gewerbegebiete dazu bei, die räumliche Struktur und Funktion Mannheims zu formen. Sie beeinflussen, wie Menschen leben und arbeiten, und spielen eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung des städtischen Lebens. Jedem Segment ist eine besondere Zukunftsperspektive zugeordnet.

Das Gesamtbild bildet das räumliche Zielbild für die Stadtentwicklung auf der Basis der vier Querschnittsthemen (→ Seite 35). Räume zur Bewältigung zentraler Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung sind hier markiert. Eine weitere Ausdifferenzierung und Präzisierung dieser Themen erfolgt in den Stadtsegmenten.

Die Querschnittsthemen Innenentwicklung, Funktionsmischung und Vernetzung, attraktive Wasserlagen sowie starkes Freiraumnetz lassen sich im räumlichen Gesamtbild ablesen. So werden die Flussläufe und Gewässer differenziert nach Nutzungsart an den angrenzenden Ufern dargestellt. Auch die Mobilitätsinfrastruktur wird anhand ihrer Bedeutung für die Gesamtstadt differenziert. Im gesamtstädtischen Maßstab lässt sich die hohe Bedeutung der westlichen und östlichen Riedbahn für die überregionale Anbindung Mannheims gut erkennen. Auch die neue Tangentialverbindung der äußeren Stadtteile wird als neues Element der Mobilitätsinfrastruktur hervorgehoben.

Die Grünzüge sind in ihrer Grundstruktur als Frischluftschneisen entsprechend ihrer tatsächlichen beziehungsweise geplanten Ausformung abgebildet. Angestrebte Grünraumverbindungen werden mittels Pfeilen aufgezeigt. Die fünf Stadtsegmente als Teilräume der Stadt mit jeweils spezifischen Raumstrukturen und Atmosphären vervollständigen das räumliche Gesamtbild. Auch innerhalb der Stadtsegmente werden einzelne Bereiche grafisch hervorgehoben, um auf Nachverdichtungspotenziale, Zentren zur Funktionsstärkung und Nutzungsanreicherung sowie Räume für emissionsstarke Produktionsprozesse hinzuweisen.

Mannheim ist in seiner Nutzung und baulich-strukturellen Ausprägung extrem vielfältig und facettenreich. Das ist eine wesentliche Qualität der Stadt. Es ist daher wichtig, die Mannheimer Quartiere in ihrer Diversität zu erhalten und zukunftsfähig weiterzuentwickeln. In der Zusammenschau aller Themen, Nutzungen und Strukturen im räumlichen Gesamtbild lassen sich Synergien und Raumnutzungskonflikte erkennen, die je nach Ort und Lage individuell beantwortet werden müssen.

Wechselwirkungen

Wechselwirkungen in der Stadtentwicklung beziehen sich auf komplexe Zusammenhänge zwischen den Raumansprüchen der Sektoren Wohnen, Gewerbe, Freiraum und Mobilität, die die Entwicklung und Gestaltung von Städten beeinflussen. Sie können sich gegenseitig ergänzen und verstärken (Synergien) oder in Widerspruch zueinanderstehen (Nutzungskonflikte).

Synergien

Mehrfachnutzungen und Stadt der kurzen Wege

Gemischte Quartiere, in denen Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen und Nahversorgung eng beieinanderliegen, machen die Umgebung attraktiver und nachhaltiger. Sie tragen dazu bei, dass Menschen ihre alltäglichen Wege emissionsarm bewältigen können. Versorgungsfahrten reduzieren sich, was letztlich auch die Verkehrsbelastung im Gesamtsystem und die damit verbundene Umweltbelastung reduziert.

Durch die Nähe der verschiedenen Anlaufstellen des alltäglichen Lebens wird auch die Bindung der Quartiersbevölkerung mit ihrer Nachbarschaft gestärkt, was wiederum das Versorgungsangebot im Quartier stabilisiert. Mehrfachnutzungen können zur Belebung eines Quartiers beitragen, indem sie Räume schaffen, die sich die Quartiersbevölkerung zur sozialen Interaktion aneignen kann. Insgesamt unterstützen gemischte Stadtquartiere die Idee der Stadt der kurzen Wege, indem sie die Vorteile von Nähe, Vielfalt und Nachhaltigkeit kombinieren.

Mobilitätswende und gesunde Wohnverhältnisse

Die Mobilitätswende, die auf eine nachhaltigere und umweltfreundlichere Verkehrsgestaltung abzielt, hat auch positive Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen. Die Reduzierung von emissionsreichen Verkehren führt zu weniger Lärm und besserer Luftqualität in Stadtquartieren. Durch den Ausbau der Netze für Elektrobusse und elektrifizierte Stadtbahnen lassen sich gesundheitsgefährdende Einflüsse des Verkehrssektors weiter mindern. Straßenverkehrsflächen, die durch die Mobilitätswende im aktuellen Umfang nicht mehr benötigt werden, können neu aufgeteilt, entsiegelt oder klimaangepasst umgestaltet werden. Zudem unterstützt die Förderung der aktiven Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad die individuelle körperliche Gesundheit.



Modell Räumliche Ordnung



Gesamtbild

Modell Räumliche Ordnung

Gesamtbild

Mannheim wächst im Inneren

-  Bestehende Gründungszentren fördern und Planungen neuer Zentren umsetzen
-  Emissionsintensive Betriebe möglich machen
-  Emissionsarme Betriebe ansiedeln
-  Nachverdichtung mit Wohnnutzungen anreichern
-  Regenerative Energieproduktion ausbauen
-  Flächige Innenentwicklungspotenziale nutzen

Mannheim schafft gemischte und vernetzte Quartiere

-  Neuen Nutzungsmix in dem zentralen Bereich der Quadrate vordenken und umsetzen
-  Barrieren reduzieren
-  (Über-)Regionale Anbindungen stärken
-  Orte des Ankommens in den Quadraten aufwerten
-  Erreichbarkeit und Wahrnehmung der besonderen Orte gewährleisten
-  Zentrale Bereiche stärken und mit belebenden Nutzungen anreichern
-  Mischnutzung in Stadtentwicklungsprojekten in der Inneren Stadt forcieren
-  Neue S-Bahnhöfe als Mobilitätsschnittstellen gestalten
-  Neue Mischung von Wohnen und Gewerbe in geeigneten Lagen forcieren
-  Wohnnutzung in ungeeigneten Lagen ausschließen
-  Stadtachsen zu attraktiven Stadträumen umgestalten und Logistikverkehr stadtveträglich abwickeln
-  Hafen und Rangierbahnhof in ihrer Funktion als Umschlagsorte der Stadtlogistik erhalten
-  Flugplatz als Standort für zukunftsweisende Luftfahrt positionieren
-  Quartiers- und Stadtteilzentren stärken und mit Nutzungen anreichern
-  Quartiere tangential miteinander verbinden
-  Besondere Orte der Landschaften stärken
-  Die Landschaften mit der Region vernetzen

Mannheim qualifiziert seine Wasserlagen

-  Erlebbarkeit und Erreichbarkeit der Flussufer und deren (Industrie-)Kulisse stärken, attraktive Wohn- und Arbeitslagen entlang der Flussufer qualifizieren, besondere Orte der Naherholung und Biodiversität stärken
-  Hafenableitungen sichern und weiterentwickeln

Mannheim stärkt sein Freiraumnetz

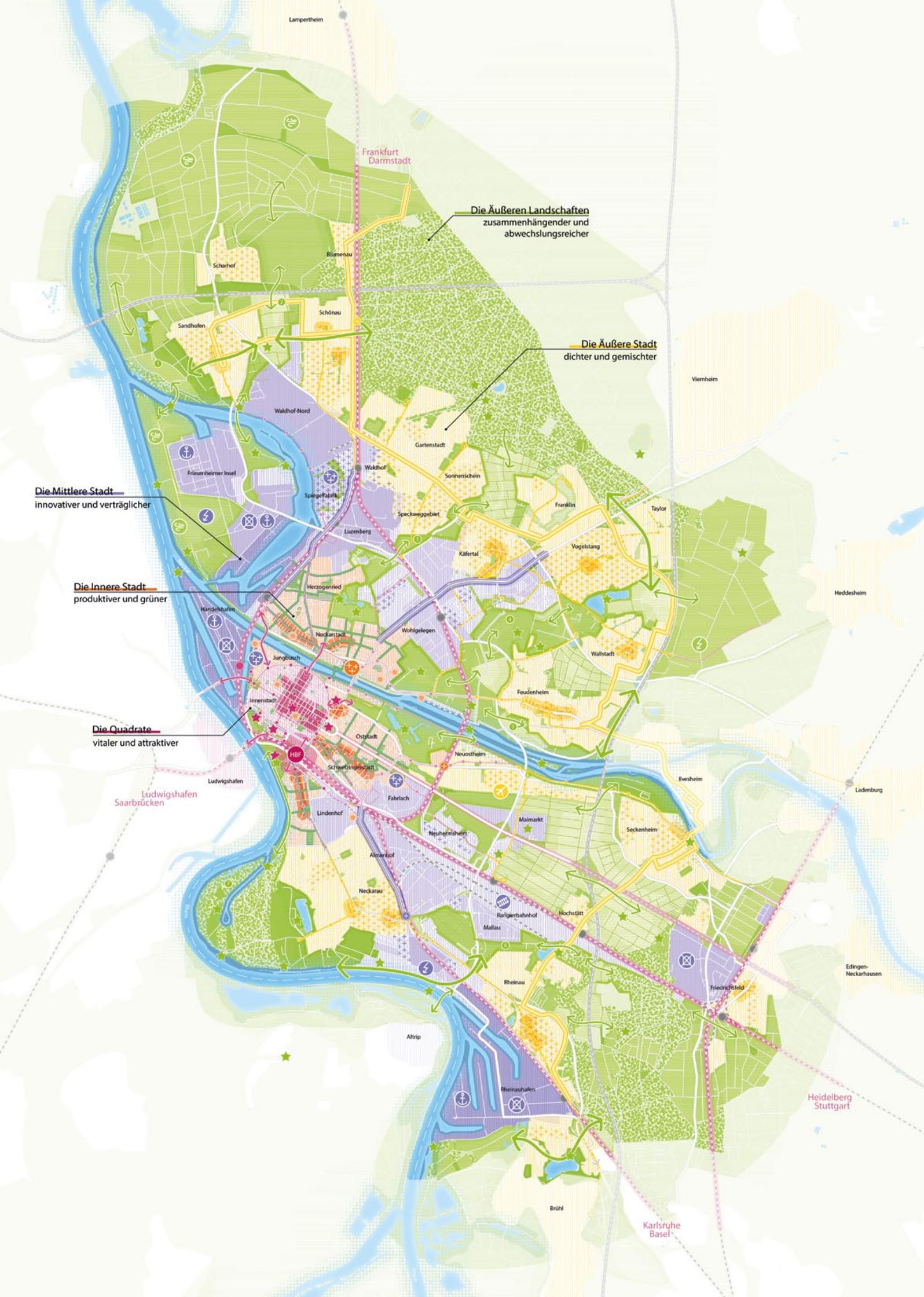
-  Verkehrsinfrastruktur zurück- und umbauen
-  Öffentliche Räume klimaangepasst gestalten
-  Klimaangepasste Straßenräume mit Aufenthaltsqualität an die Grünzüge anknüpfen
-  Grünzüge sichern und aufwerten und Siedlungskanten zu den Grünzügen qualifizieren
-  Grünverbindungen schaffen und Barrieren abbauen
-  Erlebbares Raumkontinuum (Grüner Ring) schaffen
-  Wirtschaftswege in das Freiraumsystem integrieren
-  Wälder klimastabil umbauen
-  Energiegewinnung als integralen Bestandteil behandeln

Grünzüge

-  Grünes Band am Rhein-Nord
-  Grünes Band zum Sandtorfer Bruch
-  Grünes Band zum Käfertaler Wald
-  Grünes Band zum Odenwald
-  Grünes Band am Neckar
-  Grünes Band zum Dossenwald
-  Grünes Band am Rhein-Süd

Kartengrundlage

-  Die Segmente
-  Grünzug
-  Grünraum
-  Wasserlagen
-  Gewässer
-  Siedlungsbereich
-  Radschnellverbindung
-  SPNV
-  SPNV-Ausbau
-  Überörtliche Schienenanbindung



Lampertheim

Frankfurt Darmstadt

Die Äußeren Landschaften
zusammenhängender und
abwechslungsreicher

Die Äußere Stadt
dichter und gemischer

Die Mittlere Stadt
innovativer und verträglicher

Die Innere Stadt
produktiver und grüner

Die Quadrate
vitaler und attraktiver

Ludwigschafen
Saarbrücken

Vöhringen

Heddesheim

Ladenburg

Ilvesheim

Edingen-Neckarhausen

Heidelberg
Stuttgart

Altrip

Brühl

Karlsruhe
Basel

Die Mobilitätswende kann dazu beitragen, gesündere und lebenswertere Wohnverhältnisse zu schaffen, indem sie die Umweltbelastung verringert und die Lebensqualität der Menschen verbessert.

Freiraumaufwertung und mehr Biodiversität

Obwohl Siedlungsgebiete eine Bedrohung für die biologische Vielfalt darstellen, bieten Städte überraschend vielen Organismen einen Lebensraum. Der Schutz dieser Lebensräume lässt sich durch die Aufwertung von Freiräumen, insbesondere ihre ökologische Qualifizierung erreichen. Strukturreiche und naturnah gestaltete Freiräume aber auch punktuelle Maßnahmen in und auf Gebäuden unterstützen die biologische Vielfalt. Naturnahe Parks und Gärten, aber auch begrünte Dächer und Fassaden schaffen vielfältige Lebensräume für wilde Pflanzen und Tiere.

Mit der Freiraumsicherung werden nicht nur stadtklimatisch relevante Räume gesichert und Naherholungsflächen für die Menschen vorgehalten, sondern auch Flächen, auf denen die Artenvielfalt gefördert werden kann. Idealerweise wird ein Gleichgewicht zwischen den Ansprüchen des Stadtklimas, der erholungssuchenden Stadtbevölkerung und den Umweltbelangen hergestellt. Neben dem Schutz ökologisch wertvoller Flächen muss auch darauf geachtet werden, diese Flächen untereinander zu vernetzen.

Nutzungskonflikte

Wachsende Metropole, aber auch Nettonull Flächeninanspruchnahme

Für Mannheim wird in den nächsten Jahrzehnten ein anhaltendes Bevölkerungswachstum prognostiziert, gleichzeitig müssen im Kontext des Klimawandels aber auch wirksame Frischluftschneisen und größere zusammenhängende Erholungsflächen gesichert werden. Im Bewusstsein, dass Boden und Fläche begrenzt nutzbare Schutzgüter sind, stellt sich die Frage, inwieweit das Stadtwachstum in die Fläche ausgedehnt werden kann. Dem Konflikt zwischen Stadtwachstum und sparsamer Flächeninanspruchnahme lässt sich durch Maßnahmen der Innenentwicklung begegnen. Statt neue Bauflächen außerhalb von Siedlungen auszuweisen, sollten bestehende Flächen besser genutzt werden. Hierzu müssen Nachverdichtungspotenziale ortsspezifisch aktiviert und Leerstände revitalisiert werden. Dies erfordert ein vorausschauendes Flächenmanagement und kooperative Planungsansätze. Es ist wichtig, dass eine nachhaltige Stadtentwicklung die Flächennutzungskonflikte berücksichtigt und innovative Ansätze zur Flächenkreislaufwirtschaft verfolgt, um das Ziel der Nettonull-Flächeninanspruchnahme auch in Wachstumszeiten zu erreichen.

Mannheim verfügt über vielfältige Potenziale zur Innenentwicklung, die differenziert betrachtet werden müssen. Diese Innenentwicklungspotenziale bieten Möglichkeiten zur Schaffung von lebenswerten urbanen Quartieren und von Flächen zur Transformation der Wirtschaft.

Innenentwicklung, aber auch Klimaanpassung

Wie zuvor beschrieben ist es notwendig, Mannheims Stadtwachstum durch Maßnahmen der Innenentwicklung zu gestalten. Eine effektivere Ausnutzung der vorhandenen Bauflächen bedeutet auch, dass im Stadtgebiet weniger unbebaute Flächen vorhanden sind. Für die Anpassung an die Folgen der Klimaerwärmung müssen jedoch unversiegelte Flächen zur Kaltluftproduktion, für den Hitzeausgleich und zum Schutz vor Starkregeneignissen vorgehalten werden.

Nachverdichtungen im Bestand stehen in einem Spannungsverhältnis zur Klimaanpassung. Allerdings ist es möglich, die bauliche Nachverdichtung von negativen Klimafolgen zu entkoppeln. Der Planungsansatz doppelte Innenentwicklung zielt darauf ab, Quartiere nicht nur baulich zu verdichten, sondern auch das urbane Grün zu qualifizieren und weiterzuentwickeln. Dabei werden bereits erschlossene Flächen bebaut, während gleichzeitig Grünflächen geschützt und aufgewertet werden. Dieser Ansatz ermöglicht eine hohe Wohn- und Lebensqualität für die Menschen im Quartier und trägt zur Minderung der Auswirkungen des Klimawandels bei. Auf engen Raum können mittels Dach- und Fassadenbegrünungen sowie Baumpflanzungen städtische Lebensräume mit Abkühleffekt geschaffen werden.

Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe ermöglichen, aber auch Industriestandorte sichern

Die Mischung von Wohnungen und Gewerbeeinheiten ist ein wesentliches Merkmal urbaner Stadtquartiere und trägt zur Umsetzung des planerischen Leitbilds der Stadt der kurzen Wege bei. Zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen treten aber auch Nutzungskonflikte auf, wenn das Bedürfnis nach einer guten Lebensqualität mit den Aktivitäten und Lärmemissionen von Gewerbebetrieben und Freiluft-Veranstaltungen kollidieren. Während Wohnstandorte von gesundheitsschädlichen Emissionen freigehalten werden müssen, benötigen gewerbliche Unternehmen oft aktive Arbeitsbereiche, die mitunter Lärm, Staub, Gerüche und Verkehr mit sich bringen können.

Dieses Spannungsfeld erfordert eine sorgfältige Abwägung unter Berücksichtigung der rechtlich möglichen Spielräume. Nicht in jedem Fall lässt sich eine Mischung der Nutzungen realisieren. Vor allem bei großen Industriebetrieben sind Lärm- und Luftschadstoffemissionen



ein limitierender Faktor, der gesunde Wohnverhältnisse nicht zulässt. In diesem Fall müssen Wohnnutzungen von den gewerblich-industriellen Nutzungen räumlich getrennt werden.

Neben emissionsstarken Industriebetrieben umfasst der Gewerbesektor auch kleinere Handwerksbetriebe, Büronutzungen und Dienstleister, die sich mit benachbarten Wohnnutzungen vertragen. Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen sowie Filteranlagen ermöglichen ein räumliches Nebeneinander von Gewerbebetrieben und Wohnungen. Damit die Mischung von Wohnen und Gewerbe gelingen kann, müssen die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung und der Gewerbetreibenden gerecht ausbalanciert werden.

Ausbau erneuerbarer Energien, aber auch Schutz der Landschaft

Die Landschaften, die Mannheim umschließen, sind als Naherholungsraum, Ort der Lebensmittelproduktion sowie als Lebensraum wildlebender Tiere und Pflanzen ein wertvoller Raum, der geschützt werden muss. Durch den Umstieg auf eine dezentrale Energieerzeugung aus regenerativen Quellen steigt der Flächen- und Druck auf die Landschaft. Windkraftanlagen lassen sich – nach aktuellem Stand der Technik – nur in bestimmten Abständen zu Siedlungsgebieten errichten und die innerstädtischen Potenziale zur Ausnutzung der Sonnenenergie lassen sich nur kleinteilig aktivieren, sodass nach Standorten für Freiflächen-Photovoltaikanlagen im Außenbereich gesucht wird. Mit Geothermie und dem Energietransport (Umspannwerke und Hochspannungsleitungen) gibt es weitere Raumsprüche im Außenbereich.

Um den Konflikt zwischen dem Ausbau der erneuerbaren Energien und dem Schutz der Landschaft und Biodiversität zu beheben, müssen bei der Standortwahl von Energieerzeugungsanlagen ökologische Ansätze berücksichtigt werden. Bereits versiegelte

Flächen, aber auch Standorte unmittelbar entlang von Straßen und Schienen sind zu bevorzugende Standorte, um bestehende Ökosysteme zu schonen. Naturschutzgebiete und Grünzüge sollten grundsätzlich frei von Windkraft- und Photovoltaik-Anlagen bleiben. Agri-Photovoltaik, die die gleichzeitige Nutzung landwirtschaftlicher Nutzflächen für Stromerzeugung und landwirtschaftliche Produktion ermöglicht, können eine innovative Lösung sein, um den Konflikt zwischen Energieerzeugung und landwirtschaftlicher Nutzung zu lösen.

Nachhaltige Lösungen, die sowohl den Klimawandel bekämpfen als auch die Umwelt schützen, erfordern eine Balance zwischen Klimaschutz und Naturschutz.

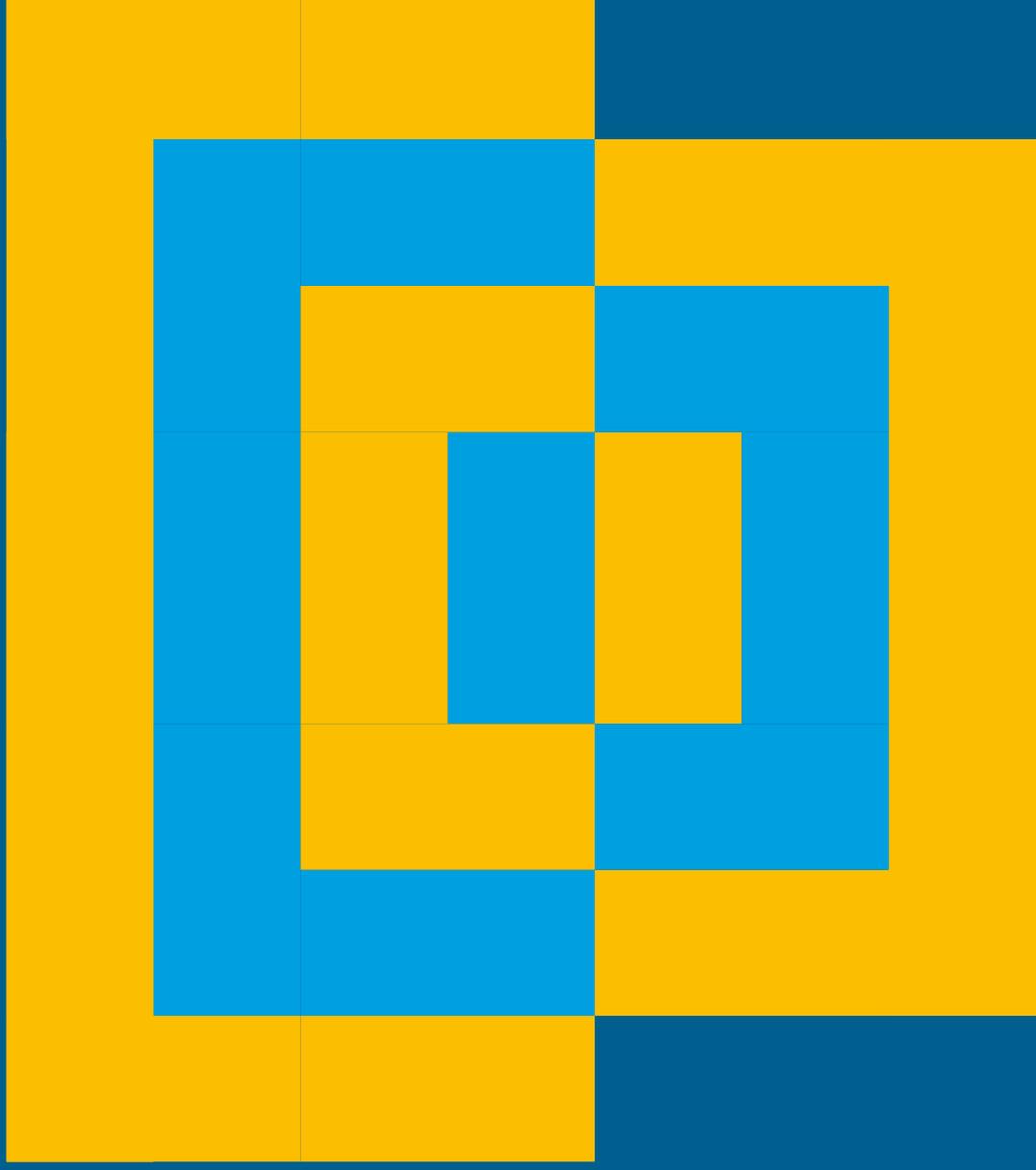
Gute Erreichbarkeit der City, aber auch innerstädtische Aufenthaltsqualität

Die Mannheimer Innenstadt ist mit einem hochwertigen Nutzungsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungsunternehmen und kulturellen Angeboten versehen, der auf eine gute Erreichbarkeit aus den Stadtteilen und dem Umland angewiesen ist, um wirtschaftlich tragfähig zu sein. Die Mannheimer Innenstadt ist auf vielfältigen Wegen erreichbar. Durch den Autoverkehr entsteht dort ein Nutzungskonflikt: Einerseits sollen Parkplätze für eine gute Erreichbarkeit sorgen, andererseits beeinträchtigen am Straßenrand abgestellte Autos die Aufenthaltsqualität. Zudem wird das Zufußgehen weniger attraktiv, wenn Gehwege verengt und das Queren der Straßen unübersichtlicher ist.

Lösungsansätze für den motorisierten Individualverkehr liegen in einer effizienten Parkraumbewirtschaftung und besserer Auslastung von Parkhäusern sowie der Einrichtung von Mobilitätshubs. Ferner können die Angebote für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV gefördert und ausgebaut werden, sodass sich weniger Autos, aber nicht weniger Menschen in der Innenstadt aufhalten. Eine höhere Aufenthaltsqualität wird das Mannheimer Stadtzentrum als Erlebnisort und als Treffpunkt anziehender machen. Die fußgängerfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums erhöht die Attraktivität der Innenstadt und bietet einen sicheren Raum zum Einkaufen und Flanieren, was schlussendlich auch den Gewerbetreibenden in der City zu Gute kommt.

Durch gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden, raumsparende Parkierungsangebote und eine Straßenraumgestaltung, die die Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt stellt, ohne Autos komplett aus der Innenstadt zu verbannen, kann die Mannheimer City als gut angebundenes Stadtzentrum mit hohem Erlebnispotenzial auch in Zukunft bestehen.

Ausblick

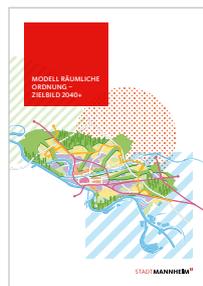


Weiteres Vorgehen

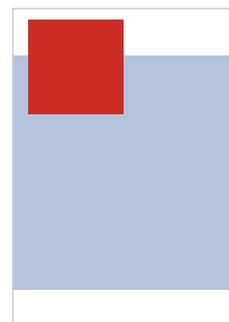
Mit der Erarbeitung des MRO-Zielbilds 2040+ als integriertes räumliches Stadtentwicklungskonzept ist ein wichtiger Meilenstein erreicht. Aufbauend auf den vier Querschnittsthemen ist ein räumliches Gesamtbild der künftigen räumlichen Entwicklung Mannheims entstanden. In den fünf Stadtsegmenten konnte für jedes Querschnittsthema idealtypisch gezeigt werden, welche Handlungsoptionen sich für die räumliche Entwicklung der Zukunft anbieten.



**Grundlagen für ein neues
Modell Räumliche Ordnung
2021**



**Modell Räumliche Ordnung –
Zielbild 2040+
2025**



**Modell Räumliche Ordnung –
Umsetzungsstrategie**

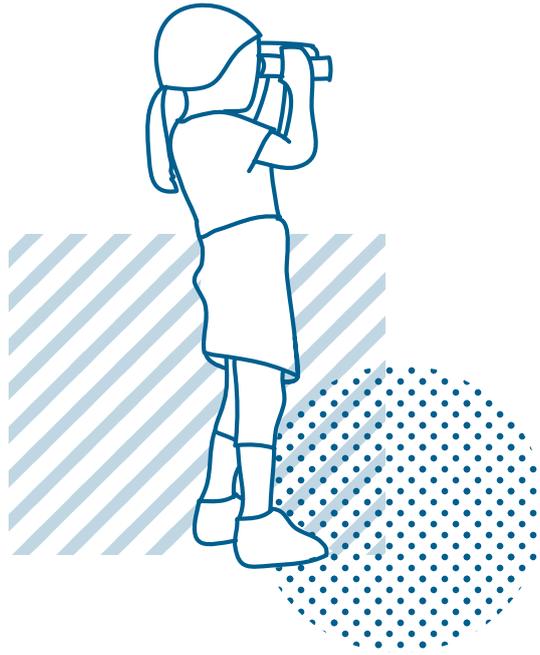
Erarbeitung Umsetzungsstrategie

Es bietet sich an, auf der Grundlage des vorliegenden Berichts gemeinsam mit der Stadtgesellschaft eine Strategie zur Umsetzung des MRO-Zielbilds 2040+ auszuarbeiten, um konkrete Orte und Maßnahmen für eine Umsetzung der vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten zu identifizieren. Idealerweise sollte sich aufzeigen lassen, wie sich bekannte Planungsabsichten im Sinne des MRO-Zielbilds 2040+ zu einer schlüssigen räumlichen, zeitlichen und finanziellen Umsetzungsstrategie verbinden lassen.

Die Umsetzungsstrategie soll gemäß Prozessdesign (vgl. V470/2021) aus der Bearbeitung räumlicher Vertiefungsbereiche und einem Handlungsprogramm bestehen:

Räumliche Vertiefungsbereiche

Die Vertiefungsbereiche werden Räume mit einer hohen Priorität und strategischen Bedeutung für die Entwicklung Mannheims darstellen. Sie sollen Entwicklungsaussagen ausgewählter Räume konkretisieren und deren Potenziale und Chancen aufzeigen. Ziel ist es, dass diese Räume eine Auswahl der wichtigsten und dynamischsten Räume für die Stadtentwicklung aufzeigen. Dabei sollen möglichst vielfältige Räume ausgewählt werden.



Damit die räumlichen Vertiefungsbereiche effektiv zur Umsetzung des MRO-Zielbilds 2040+ beitragen können, müssen sie...

- über ein hohes Potenzial zur Innenentwicklung und Nutzungsanreicherung verfügen oder
- eine besondere Eignung zur Erprobung neuer Ansätze in der Stadtentwicklung und Vorbildfunktion aufweisen oder
- die Notwendigkeit zu einer grundlegenden Neuordnung und Umnutzung erkennen lassen oder
- Funktionsschwächen und Entwicklungshemmnisse, aber gleichzeitig auch längerfristigen Potenziale innehaben.

Für die räumlichen Vertiefungsbereiche wird die Erstellung von Steckbriefen geplant, die Ziele, Potenziale und Chancen der Teilräume, aber auch das Instrumentarium zur Umsetzung der räumlichen Entwicklung schlagwortartig notieren. Diese Steckbriefe werden die jeweiligen Transformationsaufgaben konkretisieren. Mit den räumlichen Vertiefungsbereichen werden Beispielräume für die Umsetzung der wichtigsten Aufgaben und Themen der Stadtentwicklung definiert. Die dort gewonnenen Erkenntnisse sollen im Folgendem auch auf andere, ähnlich strukturierte Räume angewendet werden können.

Handlungsprogramm

Das Handlungsprogramm soll alle Themen, Zukunftsaufgaben und Handlungsvorschläge programmatisch ordnen und sortieren, die zur Entwicklung des Mannheimer Stadtgebietes relevant sind. Notwendige Aufgaben und Maßnahmen werden im Handlungsprogramm mit Augenmerk auf ihre Priorität bewertet.

Im Handlungsprogramm werden Handlungsempfehlungen für die Stadtverwaltung zur Umsetzung einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Stadtentwicklung Mannheims aufgenommen. Gleichzeitig soll die Ableitung nachgelagerter Detailplanungen, Standortsuchen und stadträumlicher Untersuchungen, die nicht explizit erwähnt sind, ermöglicht werden. Mit dem Handlungsprogramm wird ein prägnantes Instrument geschaffen, um alle Ziele des MRO 2040 gestaffelt nach dem geplanten Realisierungszeitraum im Blick zu behalten.

Die räumlichen Vertiefungsbereiche und das Handlungsprogramm werden die Querschnitts- und Segmentthemen des MRO-Zielbilds 2040+ konkretisieren. Für ihre Bearbeitung muss ein kleinteiligerer Maßstab angelegt werden. Der höhere Detaillierungsgrad bedeutet auch, dass für die beiden Bausteine der Umsetzungsstrategie ein geringerer Planungshorizont angesetzt werden kann und sie häufiger fortgeschrieben und aktualisiert werden müssen.

Fortschreibung

Die drei MRO-Teilberichte Stadträumliche Analyse, MRO-Zielbild 2040+ und Umsetzungsstrategie funktionieren modular und haben unterschiedliche Fortschreibungsintervalle. Es wird empfohlen, die Aktualisierung beziehungsweise Fortschreibung der Umsetzungsstrategie (mit den Bausteinen räumliche Vertiefungsbereiche und Handlungsprogramm) nach drei bis fünf Jahren und eine Fortschreibung des MRO-Zielbilds 2040+ (mit den Bausteinen Querschnittsthemen, Gesamtbild und Stadtsegmente) nach fünfzehn Jahren anzugehen.

Glossar

Aktive Mobilität

Aktive Mobilität umfasst die Fortbewegung mit eigener Muskelkraft, insbesondere das Zufußgehen und Radfahren. Ferner kann auch das Fahren mit dem Rollstuhl oder dem Tretroller zur aktiven Mobilität gezählt werden.

Außenentwicklung

Außenentwicklung bezeichnet die baurechtliche Ausweisung, Erschließung und Bebauung neuer Bauflächen außerhalb des bestehenden Siedlungskörpers.

Biodiversität

Biodiversität beschreibt die reiche Vielfalt an Lebewesen, Lebensräumen und genetischen Unterschieden innerhalb einer Art.

Blau-Grüne (Frei-)Räume

Blau-grüne Freiräume sind öffentlich zugängliche Flächen, die sowohl grüne Elemente wie Parks, Gärten und Bäume, als auch blaue Elemente wie Gewässer, Teiche oder Wasserläufe enthalten.

Dekarbonisierung

Dekarbonisierung umfasst Maßnahmen, die den Ausstoß klimaschädlicher Gase, insbesondere von Kohlenstoffdioxid (CO₂), auf das vorindustrielle Maß reduzieren.

Flächeninanspruchnahme

Flächeninanspruchnahme (umgangssprachlich auch Flächenverbrauch) beschreibt die Umwandlung von natürlichen und unbebauten Flächen in Siedlungs- und Verkehrsflächen. Dabei ist zu beachten, dass zu Siedlungs- und Verkehrsflächen auch unversiegelte Flächen wie zum Beispiel Gärten, Parks und Straßenbegleitgrün hinzugezählt werden.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse umfassen Anforderungen an Wohnungen und Arbeitsstätten zur Vermeidung konkreter Gesundheitsgefahren. Im Kontext der Stadtentwicklung sind Auswirkungen von Lärm, Luftverunreinigungen und anderen Umwelteinflüssen zu berücksichtigen.

Grundversorgung, Waren des täglichen Bedarfs

Die Grundversorgung umfasst die Verfügbarkeit von Waren und Dienstleistungen, die essentiell für das tägliche Leben und die Gesundheit der Menschen sind. Waren des täglichen Bedarfs umfassen hauptsächlich Lebensmittel, Drogeriewaren, pharmazeutische Artikel und Printmedien.

Innenentwicklung, Dreifache Innenentwicklung

Innenentwicklung beschreibt die Nachverdichtung und Wiedernutzbarmachung bereits erschlossener Flächen innerhalb des bestehenden Siedlungskörpers. Bei der dreifachen Innenentwicklung werden zusätzlich Grünflächen qualifiziert und neue Mobilitätsangebote geschaffen, um negative Folgen der baulichen Nachverdichtung zu minimieren.

Klimaneutralität

Klimaneutralität entspricht dem Zustand, wenn ein Gleichgewicht zwischen Treibhausgasemissionen und der Aufnahme von Kohlenstoff aus der Atmosphäre in sogenannten Kohlenstoffsenken hergestellt ist.

Logistikhub

Logistikhubs sind Knotenpunkte für den Umschlag und die Verteilung von Warenströmen. Logistikhubs umfassen sowohl großflächige Anlagen wie Häfen und Güterbahnhöfe, als auch kleinere, dezentrale Umladestationen.

Mobilitätshub

Mobilitätshubs sind öffentlich zugängliche Knotenpunkte, an dem verschiedene Verkehrsmittel und -dienste zusammenlaufen. Mobilitätshubs ermöglichen einen komfortablen Wechsel auf eine andere Mobilitätsform.

Nettonull Flächeninanspruchnahme

Nettonull Flächeninanspruchnahme ist ein Konzept, das darauf abzielt, keine zusätzlichen Siedlungsflächen außerhalb des bestehenden Siedlungskörpers zu beanspruchen. Flächeninanspruchnahme ist nicht mit Versiegelung gleichzusetzen.

Nutzungsmischung, Mischnutzung

Nutzungsmischung bedeutet, dass unterschiedliche Nutzungen wie Wohnen und Arbeiten, aber auch Einzelhandel sowie private und öffentliche Dienstleistungen in unmittelbarer räumlicher Nähe koexistieren.

Obsoletere Gebäude und Infrastrukturen

Obsoletere Gebäude und Infrastrukturen sind bauliche Anlagen, für deren ursprüngliche Nutzung kein Bedarf mehr besteht und die einer neuen Nutzung zugeführt werden können.

ÖPNV, SPNV

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist der Sammelbegriff für Angebote im Nahverkehr, die nach einem regelmäßigen Fahrplan verkehren und die Alle nutzen können. Busse können im ÖPNV flexibel eingesetzt werden.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umfasst alle ÖPNV-Angebote, die auf Schienen verkehren, wie Stadtbahnen, S-Bahnen und Regionalbahnen.

Schwammstadtkonzept

Schwammstadt ist ein Konzept, das darauf abzielt, Niederschlagswasser vor Ort zu puffern und langsam versickern zu lassen, anstatt es über die Kanalisation abzuleiten.

Sozialraumtypologie

Die Sozialraumtypen dienen der Messung sozialer Ungleichheiten in städtischen Teilräumen. Mit einer indexbasierten Berechnungsmethode werden die Stadtteile entsprechend ihrer sozialstrukturellen Indikatoren in fünf Sozialraumtypen unterteilt, abgestuft von Typ 1 „sozialstrukturell unauffällig“ bis hin zu Typ 5 „sozialstrukturell auffällig“.

Stakeholder

Stakeholder sind lokale Akteure und Interessensvertretende, die am Prozess zur Aufstellung des MRO beteiligt wurden.

Städtebauliche Dichte

Dichte ist ein zentraler Begriff in der Auseinandersetzung um die Gestaltung und Nutzung urbaner Räume. Dichte im Kontext der Stadtplanung bezeichnet die Konzentration von Gebäuden, Menschen und Aktivitäten in einem städtischen Gebiet. Zur Bestimmung der städtebaulichen Dichte bestehen mehrere Parameter. Mittels städtebaulicher Planungen und Instrumenten der Stadtentwicklung sind folgende Dichteparameter beeinflussbar:

- Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte
- Bauliche Dichte
- Interaktions- und Nutzungsdichte
- Begrünungsdichte

Hohe Werte in den drei erstgenannten Parametern sind ein Wesensmerkmal urbaner Räume. Im MRO werden differenzierte Zielwerte für die Stadtsegmente festgelegt, um so den unterschiedlichen Ansprüchen der Menschen an ihr Wohn- und Arbeitsumfeld gerecht zu werden.

Tangentialverbindung

Die Tangentialverbindung ist eine Premiumbusverbindung, die die äußeren Stadtteile ohne Umwege über die Innenstadt untereinander verbindet.

Umweltverbund

Umweltverbund beschreibt umweltfreundliche Mobilitätsformen wie das Zufußgehen, Radfahren und den ÖPNV.

Zentrenfunktion, zentrenbildende Funktionen

Die Zentrenfunktion bezieht sich auf die Konzentrierung von Handelseinrichtungen, Behörden, Unternehmenssitzen sowie Kultur- und Bildungsstätten in der Stadt. Diese Zentren sollen vielfältige Bedarfe der Bevölkerung nach Waren und Dienstleistungen befriedigen. Die räumliche Nähe und Dichte wirtschaftlicher, kultureller und administrativer Funktionen bildet Zentren aus.

Arhang

Planungsgrundlagen

Folgende Fachkonzepte und -strategien wurden in das MRO-Zielbild 2040+ integriert:

Gesamtstädtische Strategien

- Leitbild Mannheim 2030 (2019)
- Nachhaltigkeitsbericht der Stadt Mannheim 2016 (2016)

Regionalplanung, Stadtplanung und Stadtentwicklung

- Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar (2014)
- Flächennutzungsplan Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim (2020)
- Modell Räumliche Ordnung (MRO) (1992/1998)
- Siedlungsflächentypologie (2016)
- Zentrenkonzept (2018)
- Weißbuch Konversion I-IV (2012-2016)
- Strukturplanung Konversion (2013)
- Entwicklungskonzept Innenstadt (EKI) (2013)
- Gehl Architects: Mannheim – Towards a more livable city (2018)
- Voruntersuchungen und Konzepte der Sanierungsgebiete

Freiraumplanung

- Landschaftsplan (1998)
- Freiraumsicherungskonzept (2000)
- Blau Mannheim Blau (Entwicklungskonzept) (2007)
- Machbarkeitsstudie Grünzug Rhein Neckar Bundesgartenschau Mannheim 2023 (2013)
- Blau Mannheim Blau (Masterplan) (2015)
- Erreichbarkeitsanalyse Grünflächen (2017)
- Erreichbarkeitsanalyse Kinderspielplätze (2019)
- Freiraumkonzept 2030 (Freiraum Mannheim²: Grüne Bänder, Blaue Ströme) (2019)
- Grünvolumenanalyse (2019)
- Versiegelungsanalyse (2019)
- Entsiegelungskonzept (2025)

Umwelt- und Klimaschutz

- Stadtbiotopkartierung (1992)
- Klimaanpassungskonzept (2019)
- Kompensationsflächenkataster (2019)
- Biotopverbundplanung (2014–2020)
- Ökologischer Planungsatlas
- Stadtklimaanalyse (2010, 2020)
- Klimaschutz-Aktionsplan (KSAP) (2022)
- Kommunale Wärmeplanung (2023)

Wohnungsmarkt

- Wohnbaulandkataster (WBLK) (2007)
- Leitlinien Wohnungsmarktentwicklung – Wohn.Raum.Stadt. I (2010)
- Wohnen in Mannheim – Wohn.Raum.Stadt. II (2014)
- 12-Punkte-Programm zum Wohnen (2018)
- Wohnungsmarkt-Monitoring (2019)
- Mannheimer Mietspiegel (2022)
- Wohnungsnachfrageprognose 2040 (2023)
- Wohnungspolitische Strategie (2023)
- Integriertes Sozialmanagement. Sozialraumtypologie 2024 (2024)

Gewerbeentwicklung

- Gewerbeflächenentwicklungskonzept Mannheim – Flächen für die Wirtschaft (1994)
- Entwicklung einer neuen wirtschaftspolitischen Strategie für die Stadt Mannheim (2010, 2021)
- Entwicklungskonzept Hafen – Stadt Mannheim 2035+ (2015)
- Gewerbeflächenpotenzialanalyse (2017)
- Strategische Entwicklungsplanung Rhein-Neckar-Flugplatz (in Aufstellung)

Mobilität und Verkehrsplanung

- 21-Punkte-Handlungsprogramm für mehr Radverkehr (2010)
- Rad-Lückenschlussprogramm (2011)
- Luftreinhalteplan (2016)
- Lärmkartierung
- Lärmaktionsplan (2016)
- Nahverkehrsplan (2018)
- Masterplan Nachhaltige Mobilität für die Stadt. Green City Plan (2018)
- System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen (SrV) (2008/2013/2018)
- Gesamtverkehrsbelastungsplan (2019)
- Kordon-Erhebung um Quadrate (2019)
- Masterplan Mobilität 2035 (2025)

Bildnachweise

Seite 4

Porträt Oberbürgermeister Christian Specht
(offizielles Foto): Stadt Mannheim, Ben van Skyhawk

Seite 6

Porträt Bürgermeister Ralf Eisenhauer
(offizielles Foto): Stadt Mannheim, Ben van Skyhawk

Seite 21

Neuordnung Quadrat C7 „Grüne Mitte“: Uli Bormuth |
Umgestaltung Augustaanlage: Stadtmarketing Mann-
heim, Achim Mende | Neckarrenaturierung zwischen
Oststadt und Wohlgelegen: BUGA 23, Daniel Lukac

Seite 22

Neues Nahversorgungszentrum Alte Frankfurter
Straße: Stadt Mannheim, FB 61, Norbert Gladrow |
Neue Stadtbahn auf Franklin (Linie 16): Rhein-Neckar-
Verkehr GmbH, Nikola Haubner | Stadterneuerung
Käfertal-Zentrum: Stadt Mannheim

Seite 23

Konversion Militärfläche Spinelli: Stadt Mannheim,
FB 61, Corinna Lotzmann | Stadterneuerung
Schönau-Nordwest: Stadt Mannheim |
Umgestaltung Marktplatz Rheinau: Stadt Mannheim,
Stadtraumservice

Seite 24

Freiraumsicherung und Entsiegelung Grünzug Nord-
Ost: Stadt Mannheim, FB61, Corinna Lotzmann |
Anlegung Tiny Forrest Lindenhof: Stadt Mannheim,
FB 61, Karen Hilbradt | Neubau Radschnellweg
Mannheim-Viernheim- Weinheim: Stadt Mannheim,
FB 61, Anna Jeske

Seite 25

Konversion Militärfläche Taylor: Stadt Mannheim,
FB 61, Georg Klumpp | Entwicklung MMT-Campus mit
Gründungszentrum: Next Mannheim, Yannik Wegner |
Neuordnung Büroquartier EastSite: Stadt Mannheim,
FB 61, Norbert Gladrow

Projektbeteiligte

Projektleitung/Redaktion

- Dr. Petra Wagner (FB 61)
- Christian Konowalczyk (FB 61)
- Jörg Schrader (FB 61)
- René Karle (FB 61)

Bürogemeinschaft

- Dr. Carlo Becker (bgmr)
- Lisa Dautel (berchtoldkrass)
- Dr. Markus Kaltenbach (berchtoldkrass)
- Prof. Philipp Krass (berchtoldkrass)
- Henrik Sander (orange edge)
- Timo Schlagmüller (orange edge)
- Marie Schmidt (bgmr)
- Pia Thissen (berchtoldkrass)

Projektgruppe

- Moritz Albrecht (FB 61)
- Timo Fath (FB 15)
- Anna George (NV)
- Stefan Grether (FB 80)
- Nicole Loriaux (FB 25)
- Christoph Marggraff (FB 61)
- Nils Poker (FB 67)
- Lukas Ringeisen (FB 25)
- Dr. Ines Schaurer (FB 61)

Lenkungsgruppe

- Jörg Ackermann (FB 61)
- Helga Dieringer (FB 61)
- Dr. Hanno Ehrbeck (FB 61)
- BM Ralf Eisenhauer (Dez. IV)
- Christian Hübel (FB 15)
- Uwe Kaliske (FB 52)
- Ulrike Kleemann (FB 61)
- Martin Müller (NV)
- Christiane Ram (FB 80)
- Dr. Katharina Rensing (FB 67)
- Silke Ruppenthal (FB 25)
- Leonhard Weiche (LGD)

Impressum

Herausgeberin

Stadt Mannheim
Fachbereich Geoinformation und Stadtplanung
Abteilung Stadtentwicklung
Glücksteinallee 11 | 68163 Mannheim

Konzeption/Projektbegleitung

berchtoldkrass space&options
Raumplaner, Stadtplaner. Partnerschaft
Schützenstraße 8a | 76135 Karlsruhe

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH
Prager Platz 6 | 10779 Berlin

orange edge GbR
Stadtplanung und Mobilitätsforschung
Lüneburger Straße 16 | 21073 Hamburg

Gestaltung/Satz

ultrabold Kommunikationsdesign GmbH
G7, 4p | 68159 Mannheim

Druck

ABT Print und Medien GmbH
Bruchsaler Straße 5 | 69469 Weinheim

Stand

September 2025

