

# MANNHEIM<sup>2</sup> RÄUMLICHE ENTWICKLUNGEN STEUERN

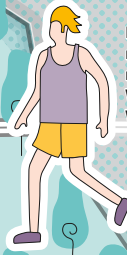
GRUNDLAGEN FÜR EIN NEUES  
MODELL RÄUMLICHE ORDNUNG



24 % der Fläche Mannheims wird landwirtschaftlich genutzt.



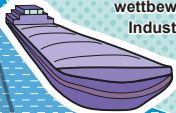
Der Käfertaler Wald ist mit dem Karlsstern der meistbesuchteste Wald in Baden-Württemberg.



Die Stadtbahnerweiterung in 2016 konnte im Norden rund 40.000 Menschen an den ÖPNV anbinden.



Seit weit mehr als 100 Jahren ist Mannheim traditioneller und wettbewerbsstarker Industriestandort.



Die Multihalle ist ein architektonisches Highlight in Mannheim.



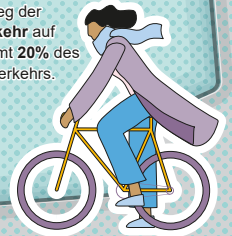
Auf der ehem. US-Kaserne Franklin finden bis 2025 ca. 9.000 Menschen ein neues Zuhause.



Die Stadt Mannheim ist geprägt durch ihre vielfältige Bevölkerung aus 160 Nationen.



2018 stieg der Radverkehr auf insgesamt 20% des Binnenverkehrs.



Die Quadrate bilden das Zentrum der Stadt, in dem auch gewohnt wird.



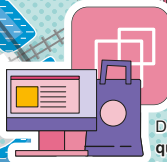
Pop-Akademie, C-Hub und der Musikpark locken viele Kreative an.



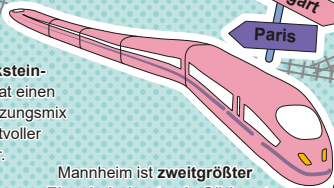
Der Luisenpark ist einer der vielen grünen Stadtoasen in Mannheim.



Das Glücksteinquartier hat einen hohen Nutzungsmix mit qualitativvoller Architektur.



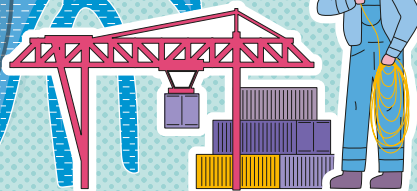
Mannheim ist zweitgrößter Eisenbahnknoten in Südwestdeutschland mit vielen Direktverbindungen ins gesamte Bundesgebiet.



Die SAP-Arena und der Maimarkt sind überregional als Sport-, Kultur- und Eventstandorte bekannt.



Die Streuobstwiese auf der artenreichen Reifinsel ist die größte ihrer Art in der oberen Rheinebene.



Im gesamten Hafengebiet sind ca. 500 Unternehmen mit 20.000 Arbeitsplätzen angesiedelt.

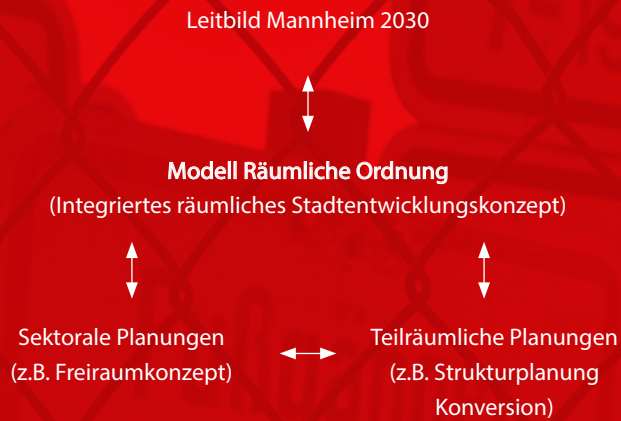
# Räumliche Qualitäten

# INHALT

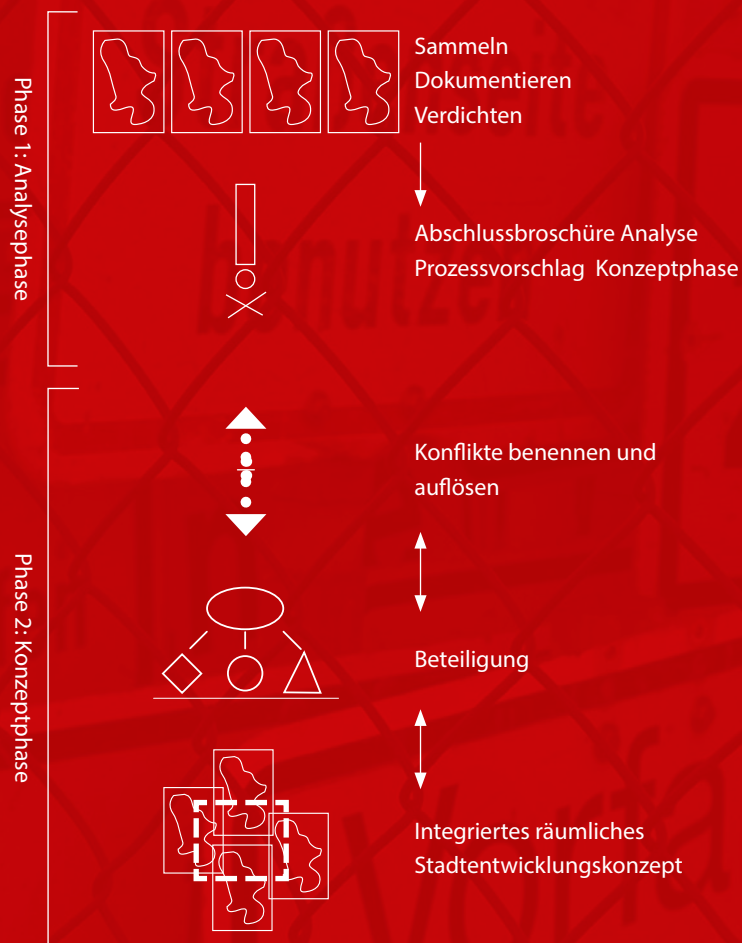
Das Modell Räumliche Ordnung (MRO)	3
Mannheims räumlicher Steckbrief	4
Freiraum und Stadtklima	8
Wohn- und Lebensräume	12
Gewerbeflächen und Wirtschaft	16
Verkehrsflächen und Mobilität	20
Herausforderungen und Chancen der räumlichen Stadtentwicklung	24
Der Weg zu einem neuen MRO	29



# PLANUNGSSYSTEMATIK



# PROZESS



# DAS MODELL RÄUMLICHE ORDNUNG (MRO)

Vor mehr als 25 Jahren hat die Stadt Mannheim erstmals ein räumliches Stadtentwicklungskonzept mit dem Namen „Modell Räumliche Ordnung (MRO)“ erstellt. Das MRO hatte das Ziel, als gesamtstädtischer Orientierungs- und Handlungsrahmen für die längerfristige räumliche Entwicklung Mannheims in den Bereichen Freiraum, Wohnen, Gewerbeflächen und Verkehr zu dienen.

Politik und Verwaltung hatten im MRO einen planerisch fundierten und politisch abgestimmten gemeinsamen Rahmen, 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 künftige 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 nun aufgebraucht. Die im stadtentwicklungspolitischen Handlungsrahmen aufgeführten Projekte des alten MRO sind abgearbeitet. Es stellt sich die Frage, welche räumlichen Entwicklungsziele die Mannheimer Stadtgesellschaft für die Jahre nach 2020 anstrebt.

Angesichts vielfältiger weltgesellschaftlicher Herausforderungen wie zum Beispiel der globalen Klimaentwicklung, der internationalen Migration und der Digitalisierungswelle stehen auch für Mannheim neue Fragen der längerfristigen räumlichen Entwicklung auf der Tagesordnung. Als Stadt mit begrenztem bebaubaren Flächenvorrat und zugleich voraussichtlich weiter wachsender Einwohnerzahl und hoher wirtschaftlicher Attraktivität stellt sich heute mehr denn je die Frage, wie wir konkurrierende Nutzungsansprüche von Wohnen, Arbeiten, Mobilität, Gesundheit, Ökologie und Freizeit vereinigen wollen.

Bereits das erste MRO verfolgte das damals neue Ziel, konkurrierende Flächenansprüche gegeneinander abzuwägen und ein integriertes Konzept vorzulegen, das Freiraum-, Siedlungsflächen- und Verkehrsentwicklung in einen Einklang bringt. Vor 25 Jahren wurde bereits von einem zur Neige gehenden Vorrat an bebaubarem Boden gesprochen. Diese Entwicklung hat sich weiter zugespitzt.

Umso mehr stellt sich die Frage, wie der Wohn- und Wirtschaftsstandort Mannheim aus dem Siedlungsbestand heraus, z.B. durch die doppelte Innenentwicklung, zukunftsfähig entwickelt werden kann. Und es ist offen, welche flächenhaften Chancen sich aus neuen Mobilitätskonzepten und -angeboten ergeben können.

Unter den Eindrücken der Corona-Pandemie haben sich die Vorzeichen der räumlichen Entwicklung nicht grundlegend verändert. Teilweise spitzen sich die Entwicklungen in manchen Themenfeldern zu (z.B. Veränderungen im stationären Einzelhandel). Andere Themenfelder bleiben, wie hier beschrieben, eine Herausforderung der Stadtentwicklung.

Zur Vorbereitung eines neuen Modells Räumliche Ordnung stellt dieser Bericht in aller Kürze die wichtigsten aktuellen Befunde und Entwicklungen aus den vier wesentlichen räumlichen Planungssektoren der Freiraum-, Wohn- und Gewerbeflächen- sowie Verkehrsflächenentwicklung vor. Er spitzt diese Befunde zu einer Handlungsempfehlung an den Gemeinderat zu: Die Verwaltung schlägt dem Gemeinderat vor, ein neues Modell Räumliche Ordnung als integriertes räumliches Stadtentwicklungskonzept für die Jahre nach 2020 zu entwickeln. Das neue MRO soll wie das bisherige MRO als gesamtstädtischer Orientierungs- und Handlungsrahmen dienen, um die weitere räumliche Entwicklung Mannheims zielgerichtet steuern zu können.

Das Mannheimer Leitbild 2030 bildet hierbei den grundsätzlichen programmatischen Überbau für ein integriertes räumliches Entwicklungskonzept. Die künftige räumliche Entwicklung Mannheims soll dazu beitragen, dass die sieben Strategischen Ziele der Stadt Mannheim erreicht werden.



# MANNHEIMS RÄUMLICHER STECKBRIEF

Mannheim ist eine vergleichsweise junge Stadtgründung, die durch spätere Eingemeindungen historisch älterer Dörfer ihre heutige polyzentrische Siedlungsstruktur entwickelt hat: Mannheim ist eine Stadt der Stadtteile.

Von Sandhofen im Norden über die Neckarstadt bis zur Rheinau im Süden – ganze 38 Stadtteile und 17 Stadtbezirke zählt die Stadt. Jeder dieser Stadtteile hat etwas Einzigartiges und die Identifikation der MannheimerInnen mit ihren Stadtteilen ist sehr hoch.

Die Gemarkungsfläche der Stadt Mannheim beträgt heute 14.500 ha. Davon entfallen bereits 8.400 ha bzw. 58 % auf Siedlungs- und Verkehrsflächen. 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 Siedlungsflächenanteil auf.

Betrachtet man den Zeitraum von den 50er Jahren bis heute, so hat sich in Mannheim durch das räumliche Stadtwachstum der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gemarkungsfläche von ca. 34 % bis heute auf rund 58 % erhöht, was einem absoluten Zuwachs an Siedlungsflächen von rund 3.500 ha über die letzten sieben Jahrzehnte entspricht. Dabei wurden größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Spätestens seit dem MRO von 1998 hat sich jedoch eine Trendwende zur Innenentwicklung vollzogen. Die Flächeninanspruchnahme im Außenbereich wurde auf ein Minimum reduziert.

Der Rückbau von Siedlungsfläche zugunsten von Freiflächen wie im Rahmen der BUGA auf Spinelli oder der Rheinau Kaserne stellt eine Ausnahme dar.

Wesentliche Ursachen für die Ausweitung der Siedlungsflächen sind das Bevölkerungswachstum verbunden mit steigenden Wohnflächenansprüchen bei abnehmender Haushaltsgröße, zunehmendem Wohlstand sowie der gewerbliche Flächenbedarf aufgrund der Ausweitung des sekundären und insbesondere tertiären Sektors in Verbindung mit betrieblichen Umstrukturierungen.

Daneben hat auch die Errichtung von sozialer und Freizeitinfrastruktur sowie Straßenbaumaßnahmen zur Siedlungsflächenerweiterung beigetragen.

Bei einem positiven jährlichen Saldo von über 1.200 Menschen bei den Zu- und Fortzügen sowie einem prognostizierten Bevölkerungszuwachs von 7,4 % auf ca. 339.000 EinwohnerInnen bis 2038 zeigt sich, dass das Thema Siedlungsflächeninanspruchnahme weiterhin

hohe planungspolitische Relevanz aufweist. Durch den Zuzug sind in erhöhtem Maße die urbanen Wohngebiete betroffen. Nur einige wenige Stadtteile haben infolge der aktuellen demografischen Struktur in nächster Zeit mit einem leichten Einwohnerrückgang ohne voraussichtliche Wohnungsleerstände zu rechnen.

Der weiteren Inanspruchnahme von unbebauten Flächen im Innen- und Außenbereich für bauliche Zwecke stehen heute viele Hürden entgegen.

So haben die Freiräume des Außenbereichs neben landwirtschaftlicher Nutzung auch rechtlich normierte Funktionen wie Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Regionaler Grünzug, Wasserschutzzone, Überschwemmungsgebiet, Immissionsschutzzone oder Freihaltezone für Kaltluftproduktion.

Mannheims Siedlungsflächenentwicklung findet in enger Abstimmung mit den Umlandgemeinden im Zuge der gemeinsamen Flächennutzungsplanung des Nachbarschaftsverbands sowie im Einklang mit den übergeordneten räumlichen Entwicklungszielen des Regionalplans statt.

# Stadtstruktur

GRUNDLAGENKARTE

## Siedlungsflächen

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

## Freiräume

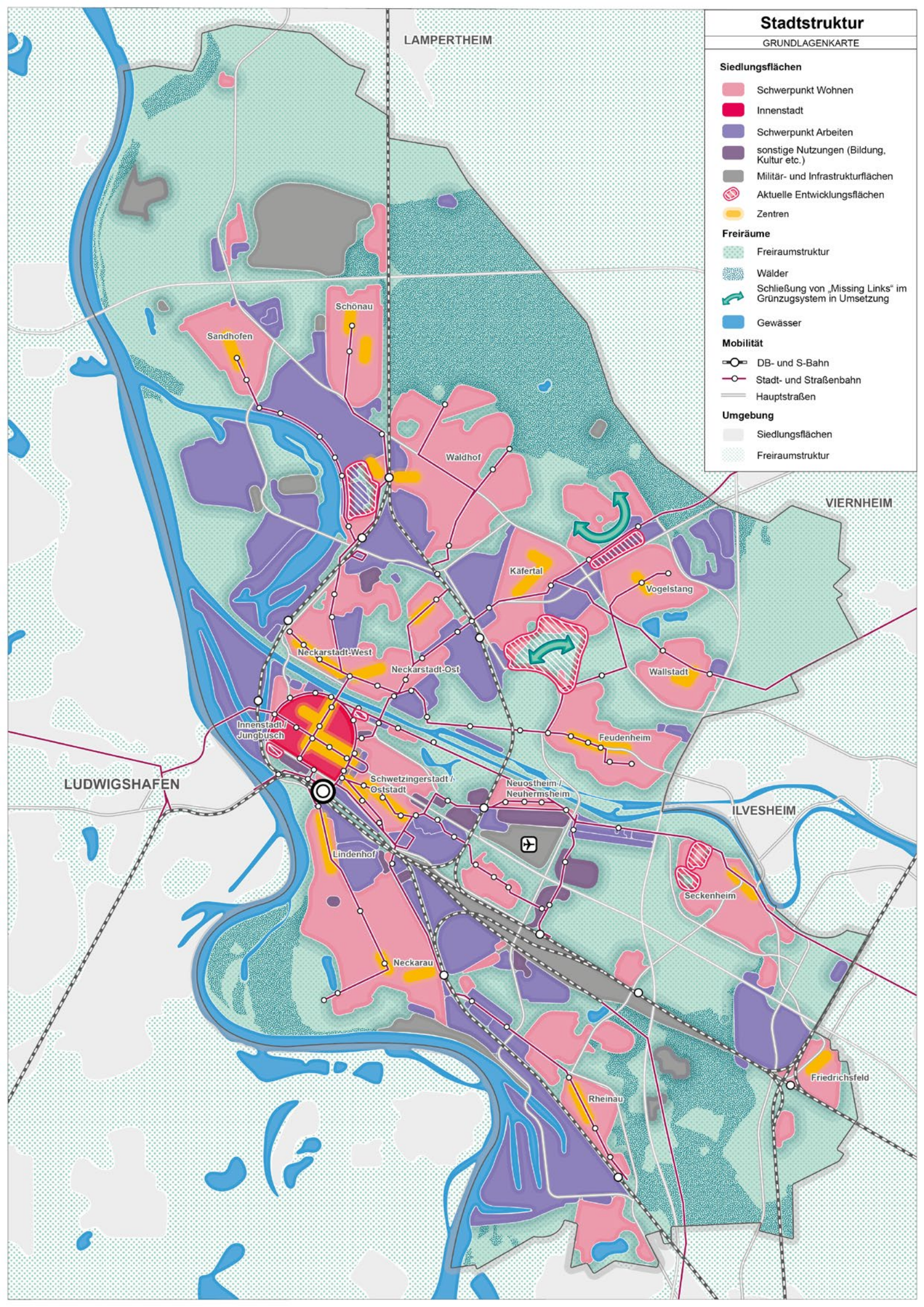
- Freiraumstruktur
- Wälder
- Schließung von „Missing Links“ im Grünzugsystem in Umsetzung
- Gewässer

## Mobilität

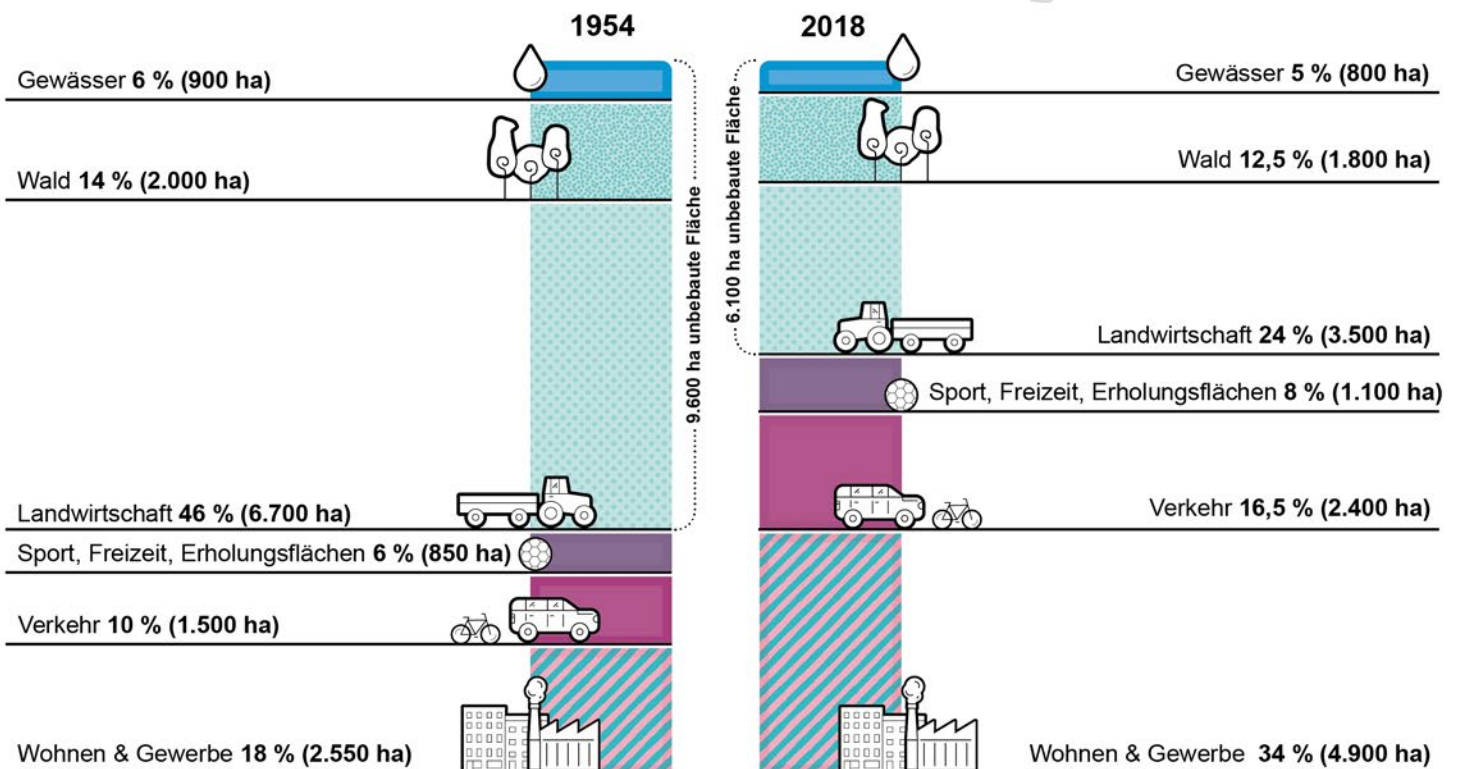
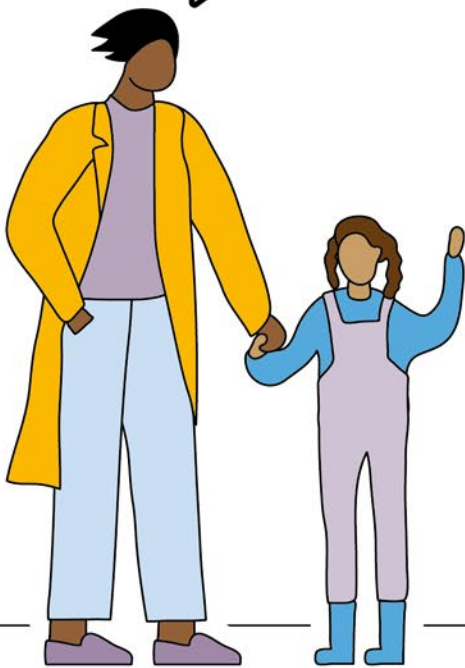
- DB- und S-Bahn
- Stadt- und Straßenbahn
- Hauptstraßen

## Umgebung

- Siedlungsflächen
- Freiraumstruktur

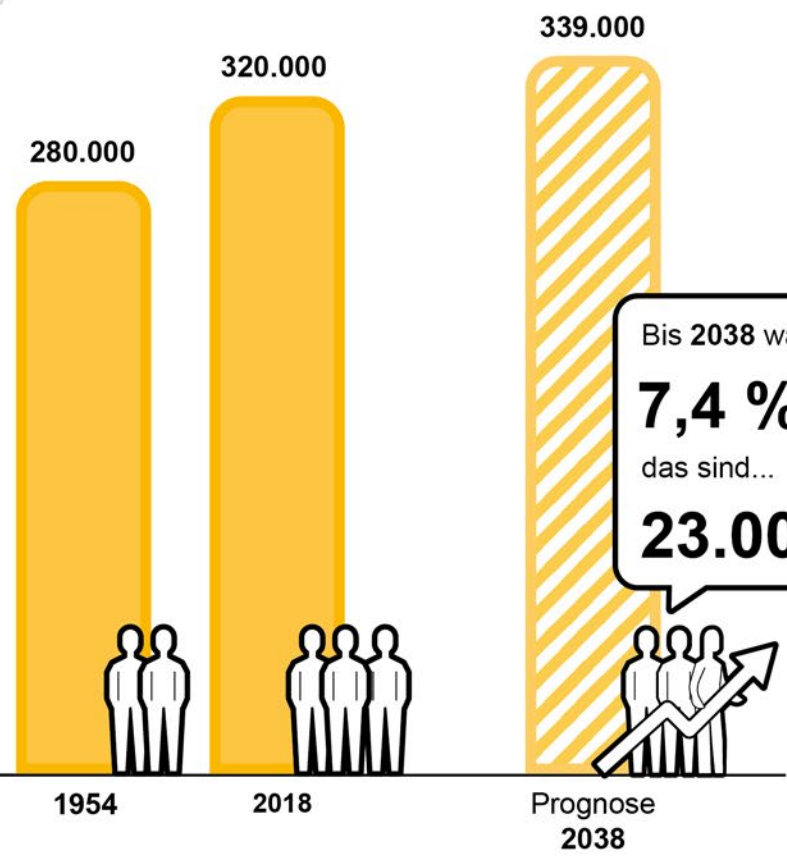
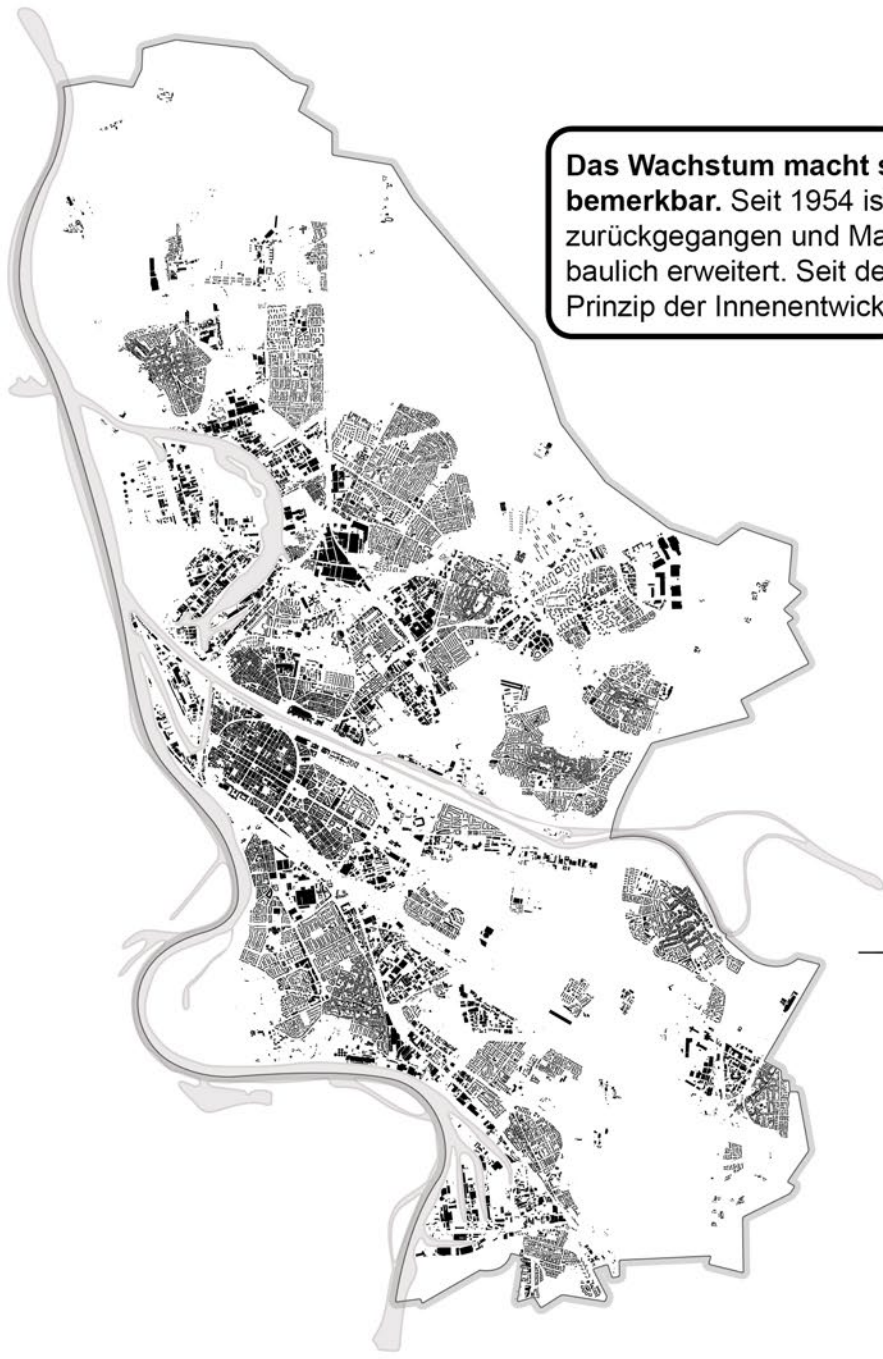


Der Vergleich der **Stadtgrundrisse von 1954 und 2018** veranschaulicht die bauliche Ausdehnung der Stadt während der vergangenen 68 Jahre.





Das Wachstum macht sich auch in der Fläche bemerkbar. Seit 1954 ist der Anteil unbebauter Fläche zurückgegangen und Mannheim hat sich vielerorts baulich erweitert. Seit den 1990er Jahren wird das Prinzip der Innenentwicklung verfolgt.



Bis 2038 wächst Mannheim um ...  
**7,4 %** Bevölkerungszuwachs  
das sind...  
**23.000** mehr Einwohner\*innen



## FREIRAUM UND STADTKLIMA

Eine Auswertung der versiegelten und unversiegelten Flächen hat ergeben, dass das Stadtgebiet Mannheims aktuell zu rund 42 % aus versiegelten, also bebauten Flächen besteht. Zu den restlichen 58 % der unversiegelten Flächen zählen vor allem die großen Wald-, Park- und Landwirtschaftsflächen, die Gewässerflächen sowie die vielen privaten und öffentlichen Grünflächen wie Gärten oder auch Straßenbegleitgrün.

**42 %** der Stadtfläche  
waren 2019 versiegelt



Im gesamtstädtischen Maßstab zeichnet sich Mannheim durch seine typische Freiraumstruktur aus: Zusammenhängende Grünzüge reichen aus der Region über die Stadtränder bis in Richtung Innenstadt. In einer radialen Grünzugstruktur führen die Grünzüge wie Speichen eines Rades auf den Stadtkern zu. Allerdings sind bis heute diese Grünzüge nicht durchgängig gestaltet, teilweise extrem stark verengt und als Naherholungsräume nicht erfahrbar.

Der Grünzug Nordost ist der erste der sieben Mannheimer Grünzüge, der im Rahmen der Konversionsplanung und mit Hilfe des Bundesgartenschau-Projektes so hergestellt werden wird, dass er als ein zusammenhängender Grünraum erfahrbar wird.

Die systematische Entwicklung der Grünzüge und innerstädtischen Grün- und Naherholungsflächen ist wichtig, weil Mannheim seit dem Wiederaufbau der 1950er Jahre immer mehr Flächen für die Verkehrsinfrastruktur und für Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung verbraucht hat. Bis in die 1990er Jahre ist der Freiflächenanteil kontinuierlich gesunken. Da das Stadtgebiet aber nur über eine begrenzte Gemarkungsfläche verfügt und Freiräume für ein gesundes Stadtklima sowie als Landwirtschaftsfläche, Sport- und Erlebnisflächen und

zur Förderung der Artenvielfalt sehr wichtig sind, ist die Stärkung, Sicherung, Vernetzung und Qualifizierung der bestehenden Freiräume für die Stadt Mannheim lebensnotwendig.

Die aktuellen Maßnahmen um den Klimawandel und die notwendige Stärkung der Resilienz der Städte gegen Extremwetterereignisse wie Hitze und Starkregen machen nachdrücklich deutlich, wie dringend der Schutz der Umwelt ist. Dieser Aufgabe stellt sich auch Mannheim aktiv.

Mit unserem Leitbild 2030 greifen wir bereits die von der Weltgemeinschaft verabschiedeten Nachhaltigkeitsziele, die sogenannten Sustainable Development Goals, auf. Dazu haben wir einen eigenen Dringlichkeitsplan für den Klimaschutz beschlossen und setzen diesen gemeinsam mit dem Konzept zur „Anpassung an den Klimawandel in Mannheim“ und anderen Instrumenten um.

Für die weitere Umsetzung einer zielführenden Freiraumsicherung und Freiraumentwicklung in Mannheim sind noch weiterführende räumliche Konzepte und Prioritäten zu erarbeiten.

# Freiflächen und Stadtklima

ANALYSEKARTE

## Freiflächenstruktur

- Freiflächen
- Wälder
- Landwirtschaftliche Flächen
- Gewässer
- Urbane Grünflächen und Plätze im Siedlungsbereich
- Freiflächen im Mannheimer Umland
- Überregionale Grünachsen

## Stadtklima

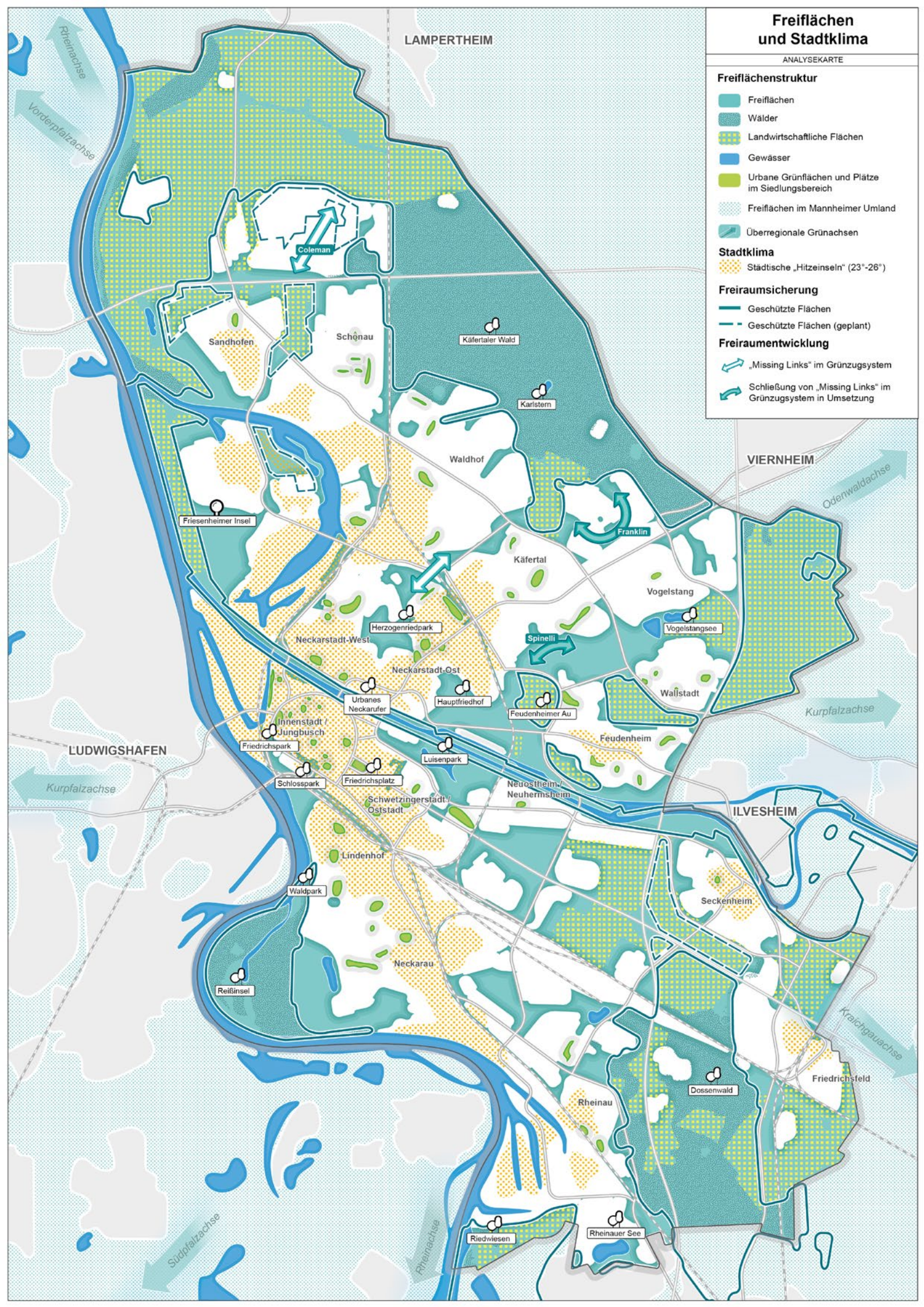
- Städtische „Hitzeinseln“ (23°-26°)

## Freiraumsicherung

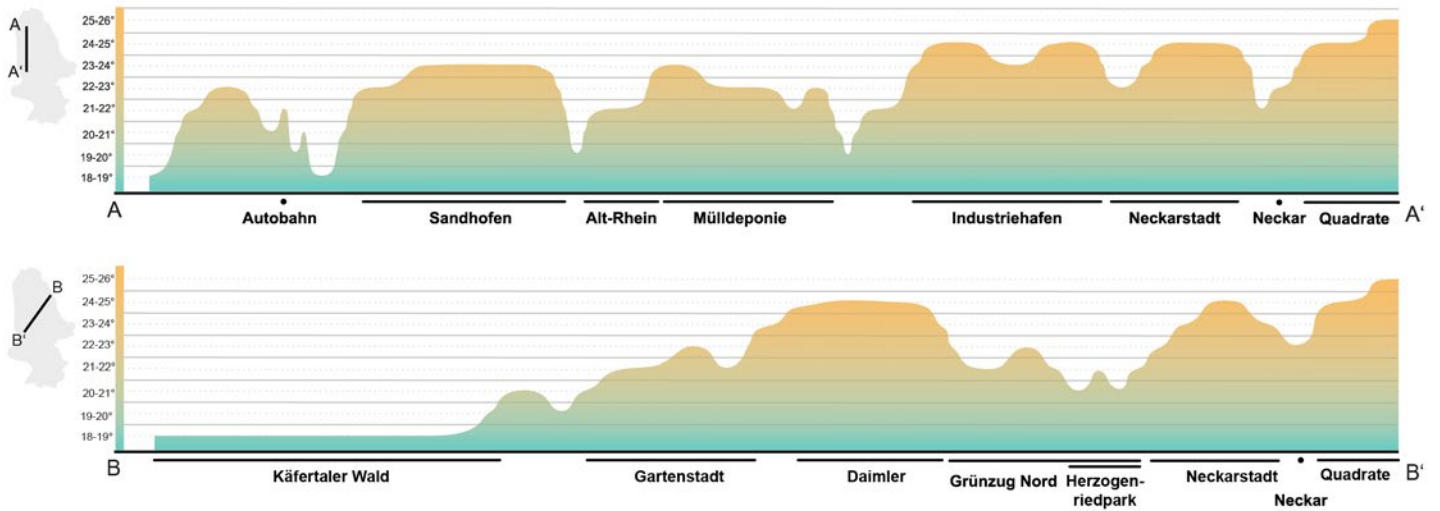
- Geschützte Flächen
- Geschützte Flächen (geplant)

## Freiraumentwicklung

- „Missing Links“ im Grünzugsystem
- Schließung von „Missing Links“ im Grünzugsystem in Umsetzung



## Es gibt an einem Sommerabend **große Temperaturunterschiede** im Mannheimer Stadtgebiet. (Stand: 2019)

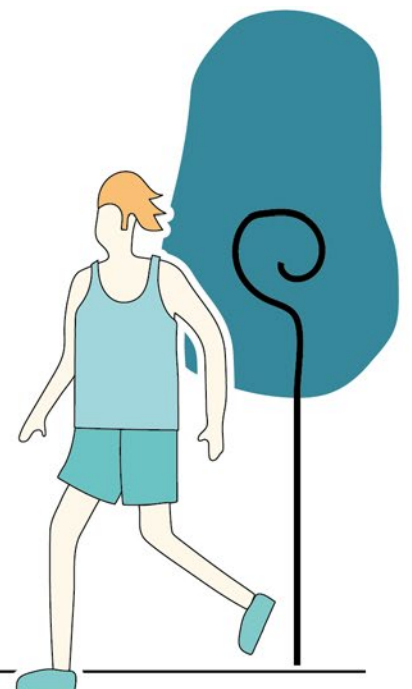
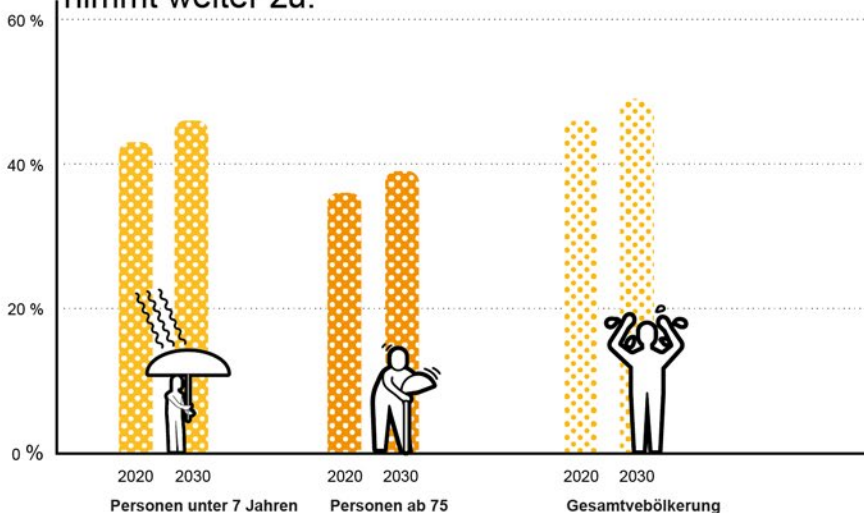


Herausforderungen bestehen u.a für die zukünftige Entwicklung und Gestaltung der Grünzüge. Es bleibt bisher offen, welche Nutzungen in den Grünzügen förderlich oder hinderlich sind, wo die Stadt Mannheim Handlungsspielraum besitzt. Auch im Innenbereich sind Strategien in Bezug auf eine hohe bioklimatische Belastung und der Qualifizierung öffentlicher Freiräume zu erstellen. Diese sind mit den Debatten um Nachverdichtung, Bestandsentwicklung in Verbindung mit Natur- und Artenschutz zu synchronisieren.

Vorarbeiten im Einklang mit Konzepten der Verkehrs-, Gewerbe- und Wohnbauflächenentwicklung zu einem räumlichen Gesamtkonzept für die nächsten Jahrzehnte zu verdichten.

Eine Reihe dieser Themen und erste Ideen sind bereits in verschiedenen freiraumplanerischen Konzepten wie zuletzt dem Freiraumkonzept 2030 aufgeworfen worden. Nun kommt es darauf an, diese

## Die Betroffenheit von den **negativen Folgen von Hitze** nimmt weiter zu.



# Freiflächen und Stadtklima

FAZIT

## Stärken

- gesamtstädtische Freiraumstruktur
- geschützte Flächen
- Grünzugsystem
- öffentliche Freiflächen

## Schwächen

- Erreichbarkeitsdefizit öffentlicher Freiflächen
- Stadtklimatische Hindernisse/ eingeschränkte Erlebbarkeit in den Grünzügen

## Risiken

- Weitere Ausbreitung von Hitzeinseln

## Potenziale

- Ausweisung geschützter Grünflächen zur Freiraumsicherung
- Potenziale für Lückenschlüsse im Grünzugsystem

LAMPERTHEIM

VIERNHEIM

LUDWIGSHAFEN

Friedrichsfield

Wo und wie können die Grünzüge zukunftsfähig weiterentwickelt werden?

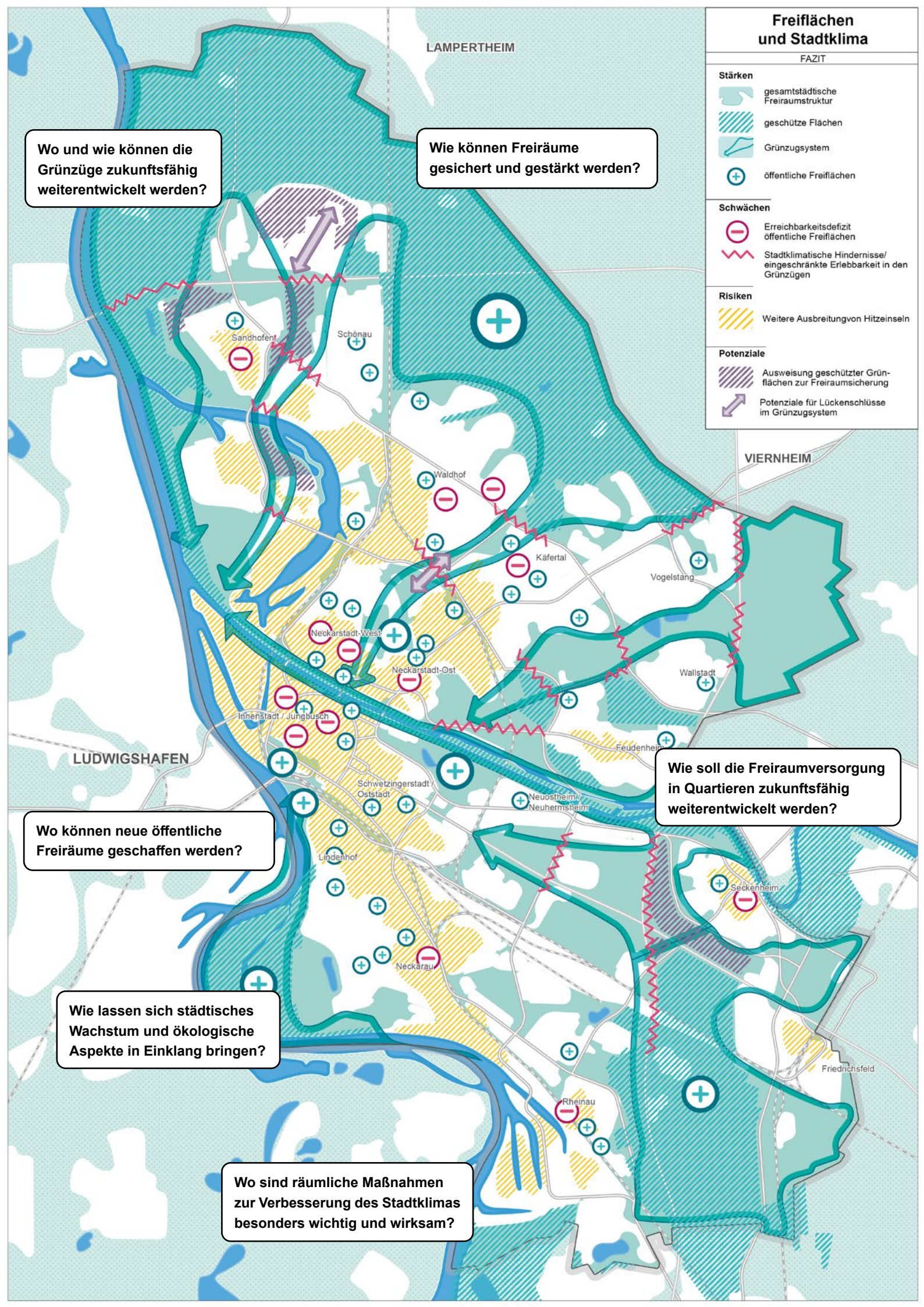
Wie können Freiräume gesichert und gestärkt werden?

Wo können neue öffentliche Freiräume geschaffen werden?

Wie soll die Freiraumversorgung in Quartieren zukunftsfähig weiterentwickelt werden?

Wie lassen sich städtisches Wachstum und ökologische Aspekte in Einklang bringen?

Wo sind räumliche Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas besonders wichtig und wirksam?





## WOHN- UND LEBENSRAÜME

Innerhalb der stadtentwicklungspolitischen Themen hat die Wohnungsmarktentwicklung einen zentralen Stellenwert. Einerseits ist das Wohnen ein zentrales Bedürfnis der Menschen. Zum anderen bildet das Wohnen in vielerlei Hinsicht das Rückgrat der räumlichen Entwicklung der Stadt.

Die Haushalte bilden mit ihrer Kaufkraft und entsprechender Dienstleistungsnachfrage die wirtschaftliche Basis für wohnortnahe Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote. Die Wohnung ist auch der Ausgangs- und Zielpunkt des größten Teils der Verkehrsnachfrage. Die Qualität und innere Differenzierung des Wohnungsangebotes prägt schließlich Nachbarschaften und Stadtteile. Der Wohnort ist durch Homeoffice und Digitalisierung zumindest zeitweise auch Arbeitsort. Somit bündeln sich viele Aktivitäten am Wohnort und im Wohnumfeld.

Es ist Aufgabe der Stadtverwaltung, räumlich-planerische Voraussetzungen für ein ausgewogenes Angebot an Wohnraum in allen Preissegmenten und für alle Lebenslagen zu schaffen, damit Mannheim als Wohnort attraktiv bleibt. Ein vielfältiges und gemischtes Wohnungsangebot für alle Bevölkerungsgruppen bildet einen wesentlichen Faktor zur sozialen Kohäsion der Quartiere und beugt gesellschaftlichen Segregationstendenzen vor.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Pluralisierung der Lebensstile und die Internationalisierung der Stadtgesellschaft zu veränderten Anforderungen an den Wohnraum führen. Daher muss das Wohnungsangebot weiter ausdifferenziert und an unterschiedliche Lebensentwürfe angepasst werden.

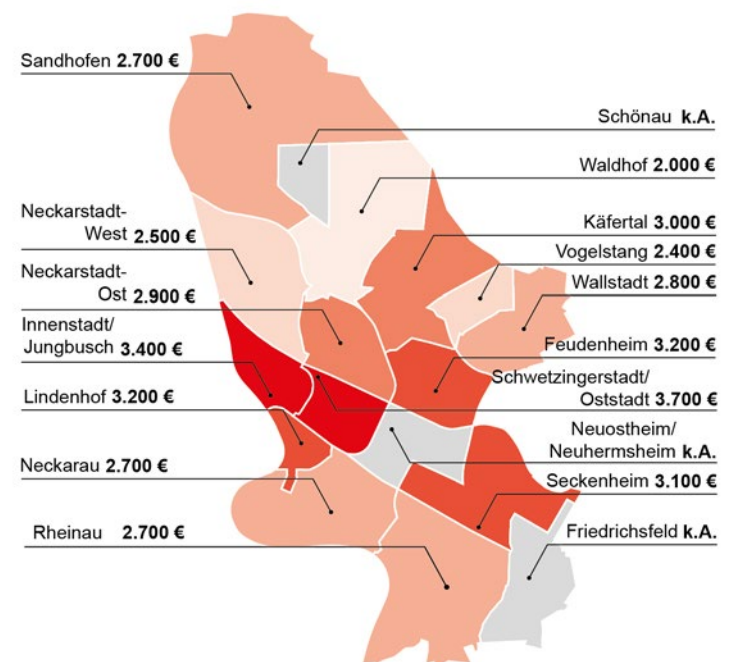
Mit zu betrachten ist aber auch, dass die Preisentwicklung auf dem Wohnungsmarkt es selbst Haushalten mit mittlerem Einkommen schwierig macht, adäquaten und bezahlbaren Wohnraum zu finden. Die Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums ist nach wie vor eine dringliche Aufgabe.

Hinzu kommt die weiter wachsende Wohnfläche pro Kopf. Diese stellt auch ohne Bevölkerungswachstum einen treibenden Faktor der Wohnungsnachfrage und damit der Flächeninanspruchnahme dar.

Der in der städtischen Bevölkerungsprognose von 2017 bis 2038 prognostizierte EinwohnerInnenzuwachs um rund 23.000 Menschen unterstreicht die hohe Attraktivität und Qualität Mannheims als Wohn- und Arbeitsstandort. Entsprechend hoch ist auch der künftige Wohnungsbedarf anzusetzen. So hat die Wohnungsnachfrageprognose von 2017 ergeben, dass bis 2025 rund 10.400 zusätzliche Wohnungen benötigt werden, für den Zeitraum bis 2036 noch einmal knapp 7.300 Wohnungen.

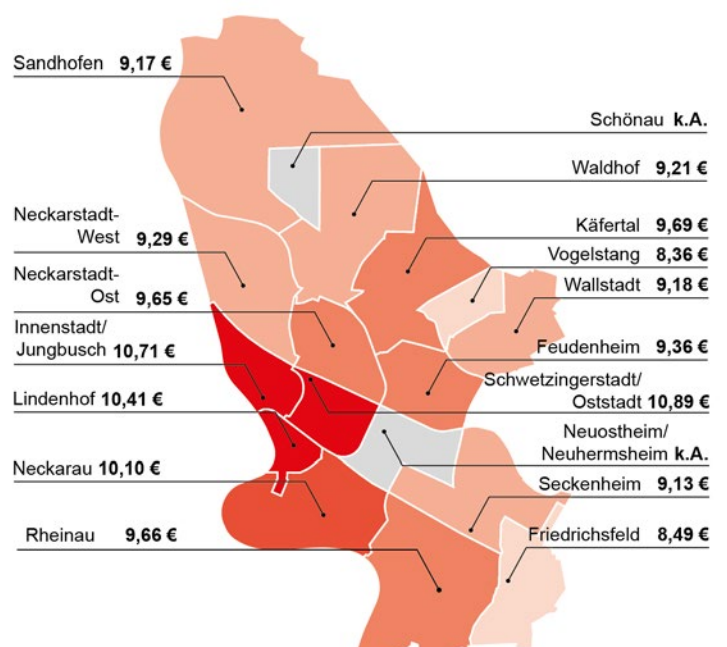
### Durchschnittliche Kaufpreise für Eigentumswohnungen in den Stadtbezirken (€/qm Nettokalt)

(Stand: 2019)



### Durchschnittliche Angebotsmieten in den Stadtbezirken (€/qm Nettokalt)

(Stand: 2019)



# Wohn- und Lebensräume

ANALYSEKARTE

## Wohnungsbestände, Bestandsentwicklung und Versorgung

- Wohn- und Mischgebiete
- Wohngebiete in Planung
- Zentren
- Sanierungsgebiete
- Konzentration hohe Wohnungsnachfrage
- Überdurchschnittliche Steigerung der Angebotsmieten
- Standorte von GBG-Beständen

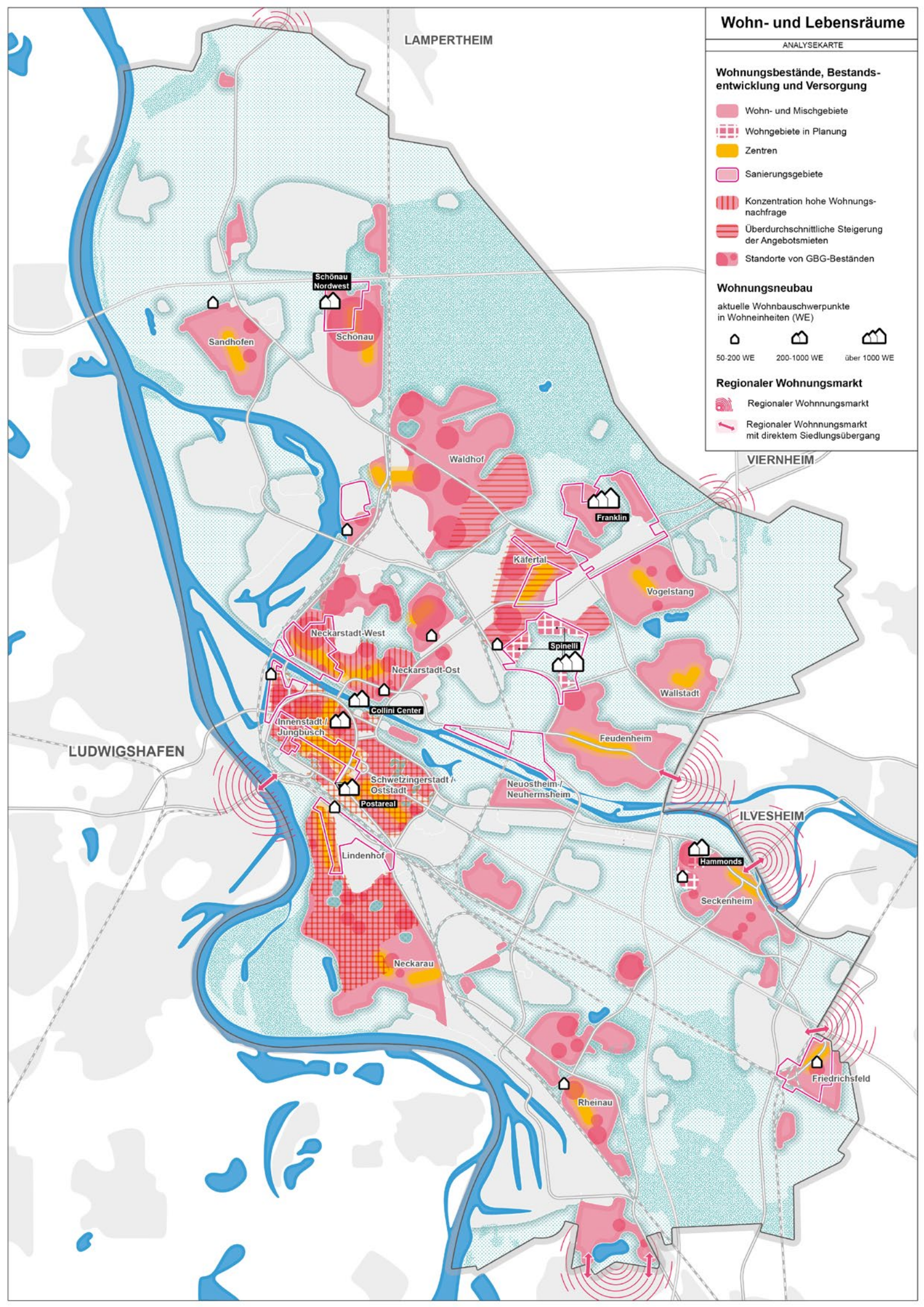
## Wohnungsneubau

aktuelle Wohnbauschwerpunkte in Wohneinheiten (WE)

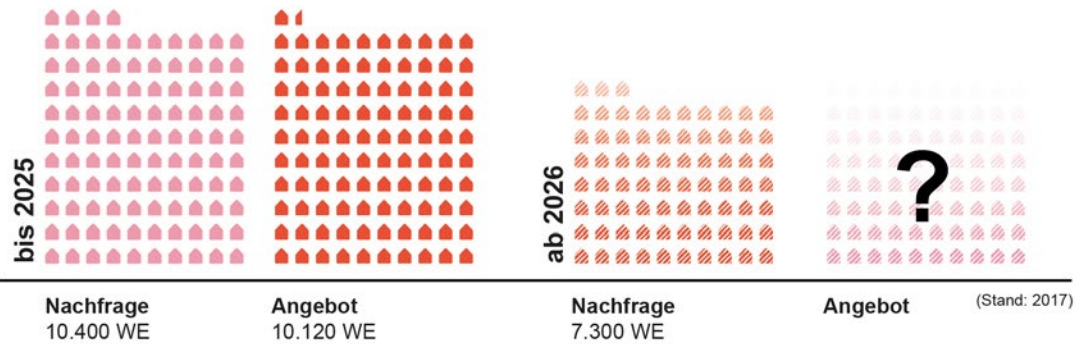
- 50-200 WE
- 200-1000 WE
- über 1000 WE

## Regionaler Wohnungsmarkt

- Regionaler Wohnungsmarkt
- Regionaler Wohnungsmarkt mit direktem Siedlungsübergang



## Der Wohnungsneubau wird auch in der Zukunft eine essentielle Rolle spielen. (Stand: 2017)



Um der wachsenden Wohnungsnachfrage gerecht zu werden, bieten aktuell die Konversionsflächen die größten Entwicklungspotenziale mit ca. 7.800 Wohnungen auf Franklin, Spinelli, Turley und Hammonds. Darüber hinaus können im Rahmen weiterer Bauprojekte in den nächsten Jahren ca. 2.500 zusätzliche Wohneinheiten realisiert werden. Damit kann die Nachfrage bis 2025 voraussichtlich gedeckt werden. Offen bleibt jedoch auf welchen Flächen die weiteren benötigten Wohnungen bis 2036 realisiert werden können.



**8,37 €** Bestandsmiete

**9,98 €** Angebotsmiete

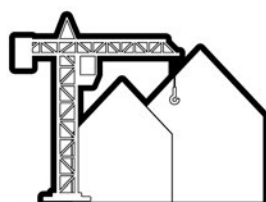
Stand: Bestandsmiete 2020, Angebotsmiete 2019

Angesichts begrenzter Flächenressourcen und vielfach naturräumlicher Restriktionen im Außenbereich wird ein Schwerpunkt der zukünftigen Wohnungsbauentwicklung auf der Innenentwicklung liegen müssen. Dies leitet sich auch aus den Zielen des aktuellen Regionalplans ab.

Bei der Innenentwicklung handelt es sich jedoch meist um kleinteiligere und oftmals schwer zu mobilisierende Potenziale. Im Rahmen der Fortschreibung des Modells Räumliche Ordnung sind Quartiere zu identifizieren oder Strategien für Orte zu entwickeln, die aufgrund ihrer Dichte und strukturellen Merkmale möglicherweise Potenziale für eine doppelte Innenentwicklung sind.

Ob die zukünftige Nachfrage nach zusätzlichem Wohnraum alleine im Rahmen der Innenentwicklung gedeckt werden kann oder Entwicklungen im Außenbereich notwendig sind, ist derzeit eine offene Frage und wird in der Konzeptphase zu prüfen sein.

Den **Wohnungsbestand** gilt es in Mannheim an neue Bedarfe anzupassen, denn ...



ca. **97%**  
der Wohnungen sind vor  
2011 entstanden.







# Wohn- und Lebensräume

## FAZIT



### Stärken

-  Wohngebiete
-  Wohnort Innenstadt
-  aktuelle Wohnungsbauprojekte


### Defizite und Hemmnisse

-  Siedlungsgrenzen durch Restriktionsbereiche (Landschafts- und Naturschutzgebiete)
-  erhöhte Lärmbelastung in Wohngebieten

### Risiken

-  Gebiete mit erhöhter Mietpreisentwicklung und/oder mit erhöhter Wohnungsnachfrage
-  Gebiete mit besonderen sozialen Herausforderungen

### Potenziale

-  Potenziale für Wohnungsneubau (Baulücken, Umnutzungsflächen und Außenentwicklung)

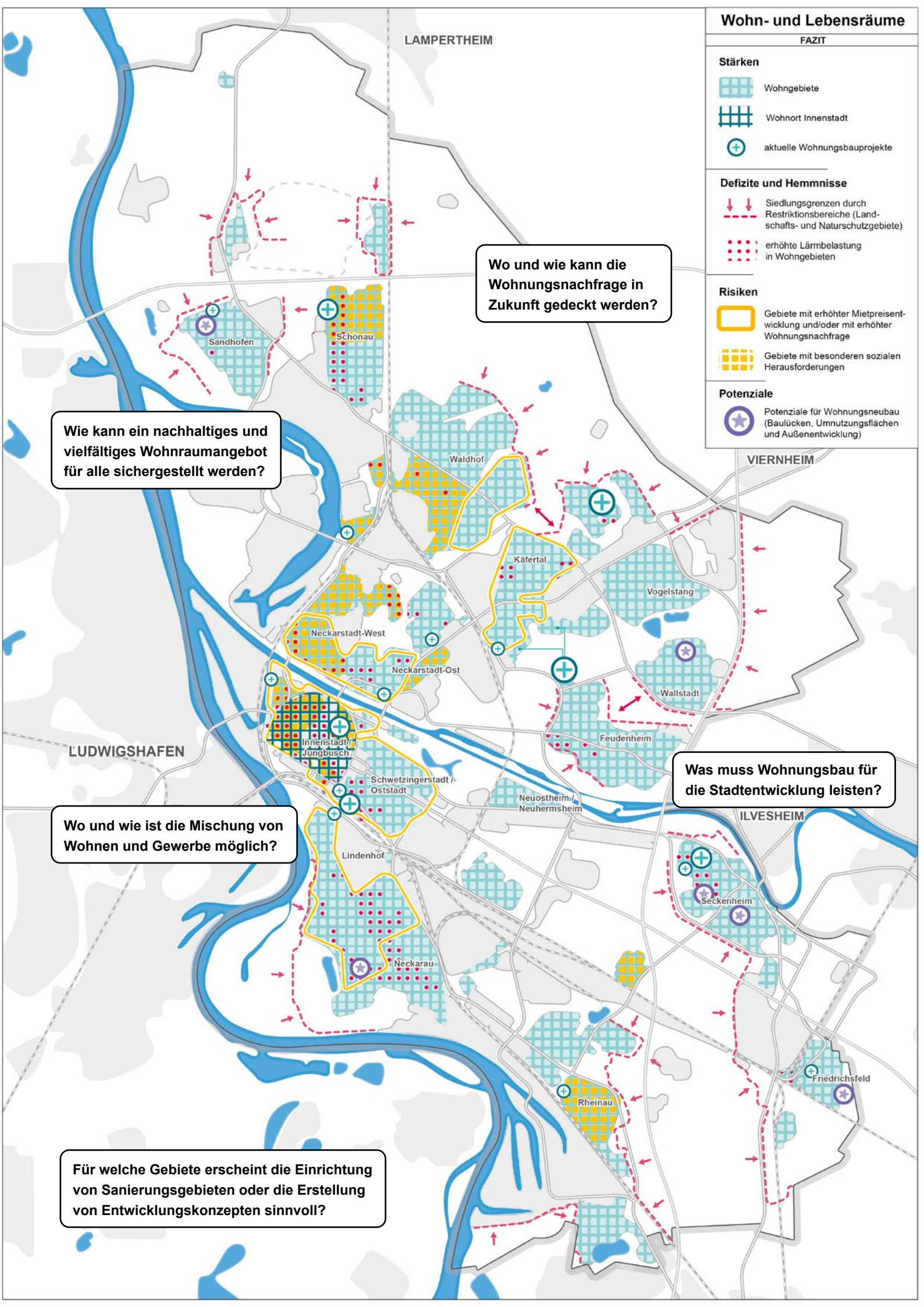
Wo und wie kann die Wohnungsnachfrage in Zukunft gedeckt werden?

Wie kann ein nachhaltiges und vielfältiges Wohnraumangebot für alle sichergestellt werden?

Wo und wie ist die Mischung von Wohnen und Gewerbe möglich?

Was muss Wohnungsbau für die Stadtentwicklung leisten?

Für welche Gebiete erscheint die Einrichtung von Sanierungsgebieten oder die Erstellung von Entwicklungskonzepten sinnvoll?





# GEWERBEFLÄCHEN UND WIRTSCHAFT

In Mannheim verteilen sich ca. 2.100 ha Fläche mit industrieller und gewerblicher Nutzung über die Gemarkungsfläche, was einem Anteil von rund 14 % entspricht. Dabei handelt es sich sowohl um großindustriell genutzte Flächen als auch um kleinteilig strukturierte Gewerbegebiete sowie Büro- und Einzelhandelsstandorte und die weiträumigen Hafengebiete. Stadtbildprägend sind dabei vor allem die großflächigen Industrie- und Hafengebiete.

Mannheim hat in den letzten Jahrzehnten den wirtschaftlichen Strukturwandel gut bewältigt. Nach dem Abbau von zahlreichen Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe in den 1990er Jahren konnten in den letzten zwei Jahrzehnten die Beschäftigtenzahlen in der Stadt gesteigert werden, die Arbeitslosenzahl ist stetig gesunken. Die in Mannheim tätigen Beschäftigten wohnen nicht nur in Mannheim selbst, sondern auch in der Region, sodass die Stadt ein hohes positives Pendlersaldo verzeichnen kann (+62.000) und eine sehr starke regionale Verflechtung aufweist. 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. Gleichwohl haben auch die Bereiche Einzelhandel, Büronutzungen, Logistik und das produzierende Gewerbe immer noch eine hohe Bedeutung.

Diese positiven Entwicklungen haben dazu beigetragen, dass die Flächenreserven größerer zusammenhängender, unbebauter Flächen für gewerbliche Nutzungen nunmehr erschöpft sind. Das zuletzt im Rahmen der Konversion entstandene, größere zusammenhängende Gewerbegebiet Taylor mit brutto ca. 45 ha ist inzwischen zu großen Teilen aufgesiedelt.

Schon seit Ende der 1990er Jahre wird die Gewerbeflächenentwicklung nahezu ausschließlich durch die Revitalisierung bestehender Industrie- und Gewerbebestände verwirklicht.

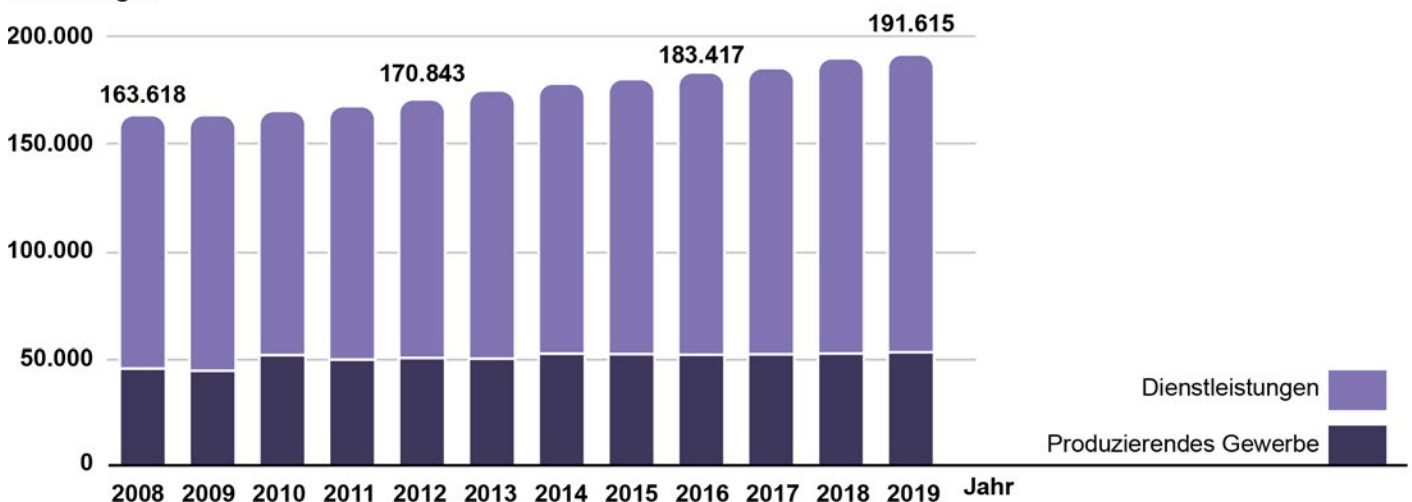
Mit steigender Sensibilisierung für Umweltbelange, Klimawandel und Nachhaltigkeit in der Planung rücken die Potenziale bestehender Industrie- und Gewerbegebiete noch stärker ins Blickfeld der Stadtentwicklung.

Aus Sicht der Verwaltung besteht nach derzeitigem Stand ein nicht gedeckter Gewerbeflächenbedarf von ca. 100 ha bis 2030. Bei verschiedenen größeren Potenzialflächen bestehen jedoch teils große Entwicklungshemmnisse.

In den fehlenden Flächen liegt das Potenzial zur Ertüchtigung und Weiterentwicklung bestehender Gewerbebestände und deren Anpassung an neue Arbeits- und Produktionsansprüche. So zählt heute das Nebeneinander unterschiedlicher Gewerbeformen zu den Anforderungen an einen zeitgemäßen Wirtschaftsstandort.

## Innerhalb von 10 Jahren stieg die Zahl der Beschäftigten um mehr als 28.000. (Stand: Anfang 2020)

Anzahl Beschäftigte



# Gewerbe und Arbeit

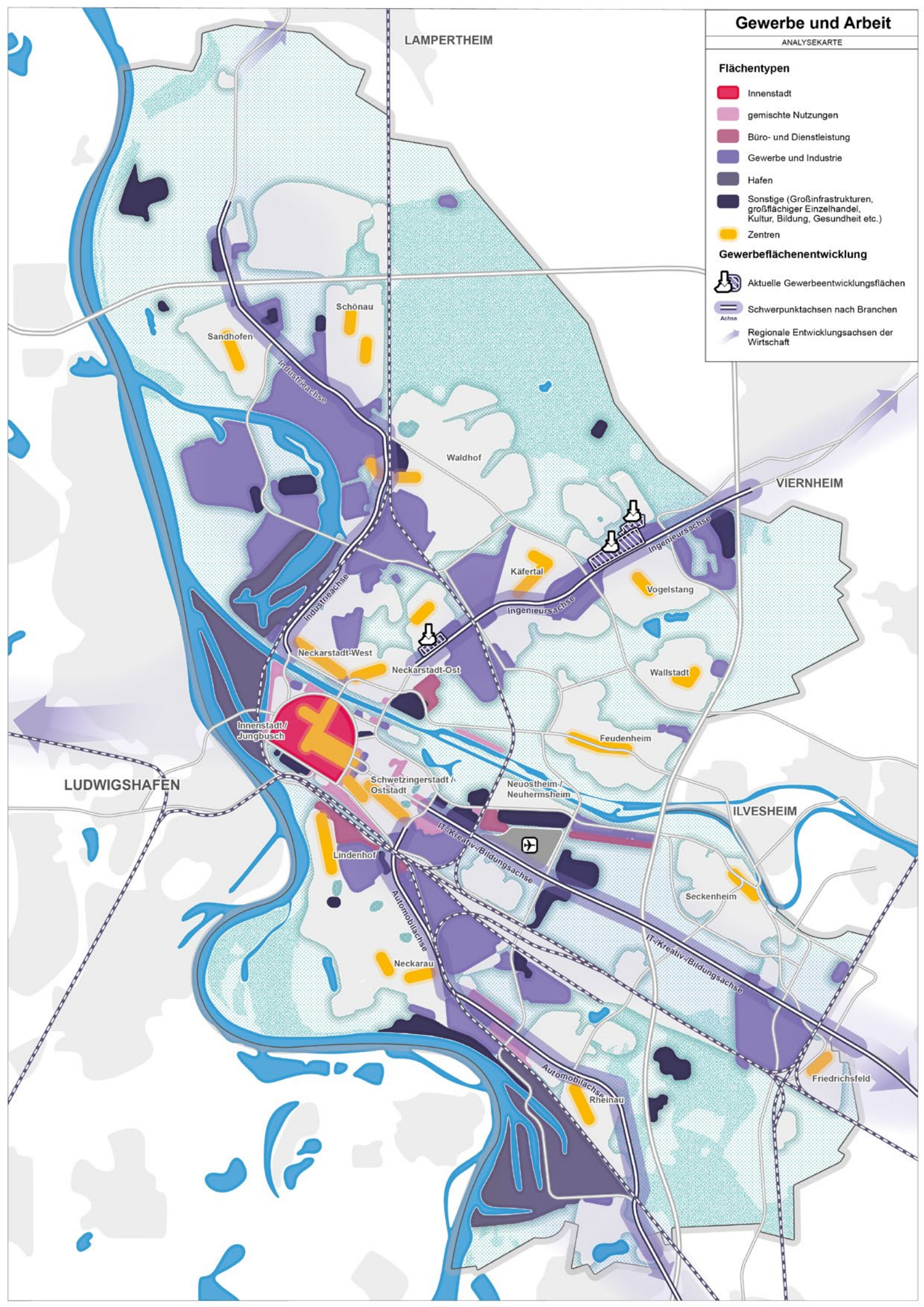
ANALYSEKARTE

## Flächentypen

- Innenstadt
- gemischte Nutzungen
- Büro- und Dienstleistung
- Gewerbe und Industrie
- Hafen
- Sonstige (Großinfrastrukturen, großflächiger Einzelhandel, Kultur, Bildung, Gesundheit etc.)
- Zentren

## Gewerbeflächenentwicklung

- Aktuelle Gewerbeentwicklungsflächen
- Schwerpunktachsen nach Branchen
- Regionale Entwicklungsachsen der Wirtschaft



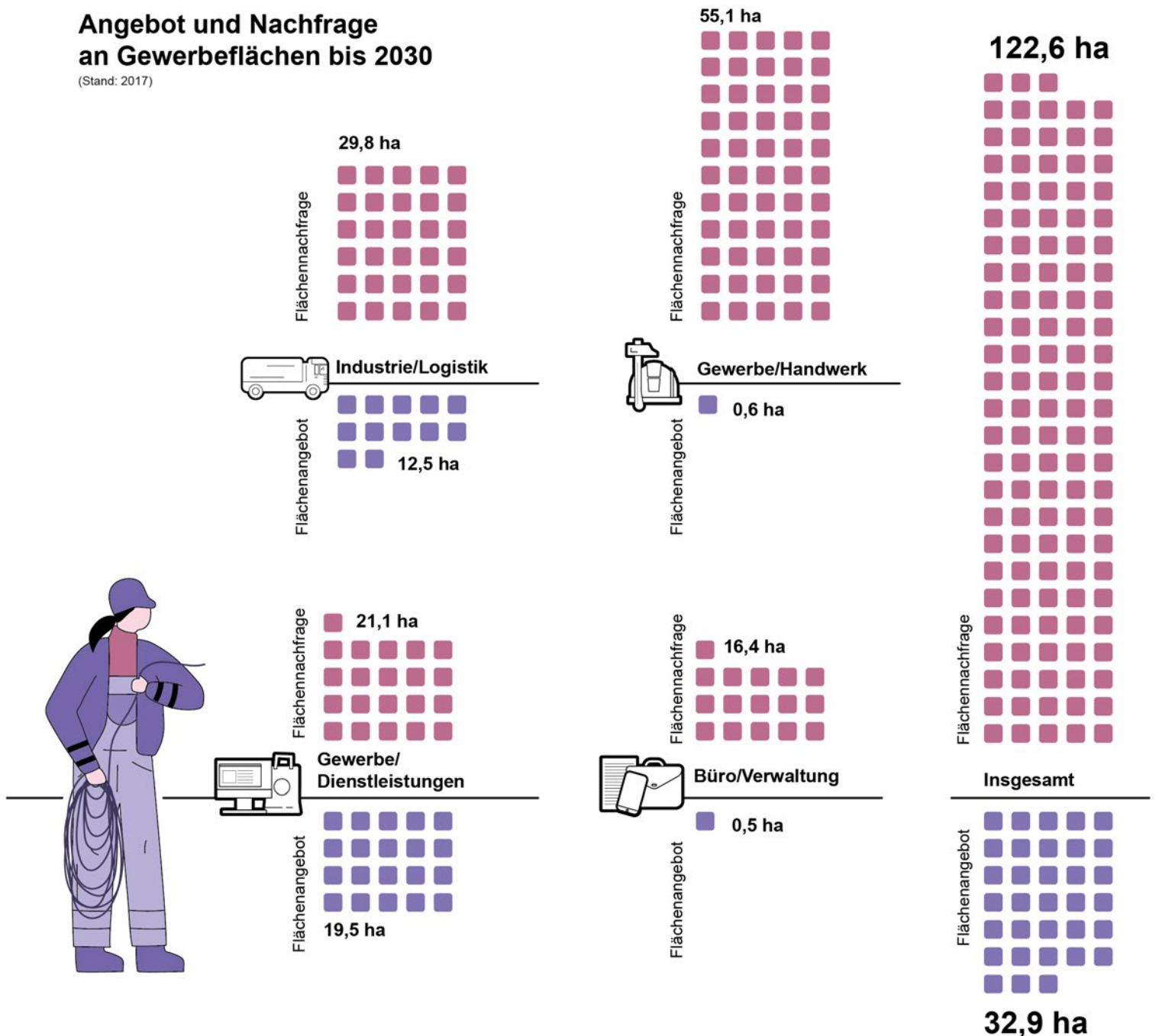
Qualitativ hochwertige Orte der Arbeit, die Anpassung an Industrie 4.0 sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie das Verständnis von Gewerbestandorten als „Arbeitsquartiere“, die nicht nur durch heranrückende Wohnbebauung geschützt, sondern auch an den Klimawandel und neue Mobilitätskonzepte angepasst werden müssen. Das Zusammenspiel der Einzelstandorte setzt den Rahmen, um die Entwicklungsperspektive für den jeweiligen Standort festzulegen. Deshalb wird es erforderlich sein, integrierte städtebauliche Konzepte zu erarbeiten, die alle Ebenen und Aspekte einer nachhaltigen Weiterentwicklung der Bestandsgebiete in den Blick nehmen.

Grundlagen für diese Aufgaben bietet die wirtschaftspolitische Strategie, die aktuell weiterentwickelt wird.

Im Zuge der Fortschreibung des Modells Räumliche Ordnung bedarf es weiterer Planungen, um zu entscheiden, welche Gewerbestandorte geeignet sind, um eine nachhaltige Weiterentwicklung zu ermöglichen. Es bleibt aber auch zu entscheiden, ob gegebenenfalls Flächen im Außenbereich in Anspruch genommen werden sollen.

## Angebot und Nachfrage an Gewerbeflächen bis 2030




(Stand: 2017)





# Gewerbe und Arbeit

## FAZIT



### Stärken

-  größere Gebiete mit Schwerpunkt Gewerbe
-  Innenstadt
-  Zentren

### Defizite und Hemmnisse

-  Fläche nicht entsprechend des Potenzials genutzt
-  Große Entwicklungshemmnisse für langfristige Gewerbepotenziale

### Potenziale

-  Gewerbeentwicklungspotenziale (Innen- und Außenentwicklung)
-  Achse / Schwerpunktachsen

Wie kann die Nachfrage nach Gewerbeflächen für neue Arbeitsplätze befriedigt werden?

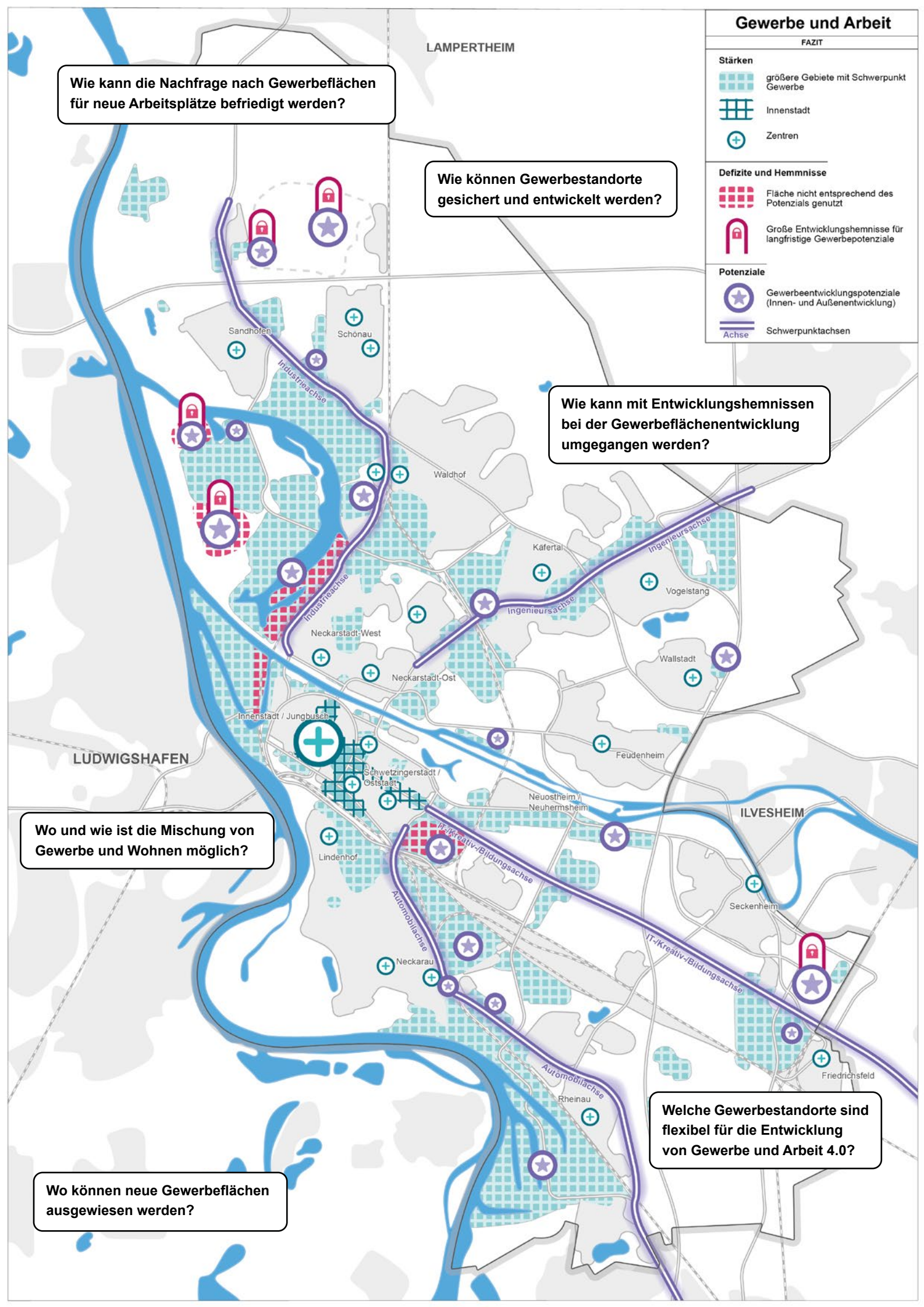
Wie können Gewerbestandorte gesichert und entwickelt werden?

Wie kann mit Entwicklungshemmnissen bei der Gewerbeflächenentwicklung umgegangen werden?

Wo und wie ist die Mischung von Gewerbe und Wohnen möglich?

Wo können neue Gewerbeflächen ausgewiesen werden?

Welche Gewerbestandorte sind flexibel für die Entwicklung von Gewerbe und Arbeit 4.0?





## VERKEHRSFLÄCHEN UND MOBILITÄT

Die Verkehrsflächen nehmen in Mannheim einen Anteil von 16,5 % an der Gesamtfläche ein, davon sind etwa 3,3 % Bahnflächen. Mannheim verfügt über eine überregional exzellente Anbindung durch Autobahnen, Bundesstraßen, Häfen, Schiene (ICE-Knoten) und Flughafen.

Der Rad- und Fußverkehr gewinnt in Mannheim immer mehr an Bedeutung und steht im Fokus der Modal-Split-Betrachtungen. Der „Runden Tisch Radverkehr“ ist ein wichtiges Bekenntnis für eine radverkehrsfreundliche Stadt. Der Radverkehrsanteil im Binnenverkehr ist zwischen 2008 und 2018 um 7 % gestiegen.

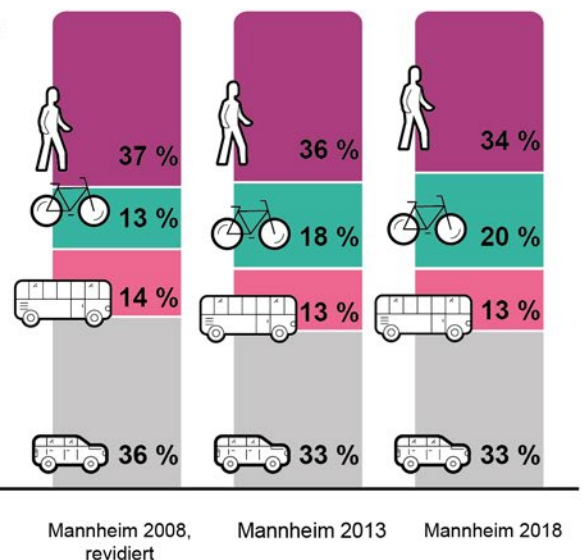
Mit dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) – insbesondere der S-Bahn – hat dieser auch über die Stadtgrenzen hinweg an Bedeutung gewonnen. In den Hauptverkehrszeiten hat der ÖPNV im Zentrum die Kapazitätsgrenze erreicht. Aktuelle Ausbauprojekte sind nach der 2016 realisierten „Stadtbahn-Nord“ insbesondere das Konversionsnetz mit dem Ausbau des Hauptbahnhofes und die Stärkung tangentialer Buslinien.

Der sogenannte Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) nimmt in Mannheim derzeit einen Anteil von 67 % an allen Wegen ein (sog. Modal Split). Diese hohe Akzeptanz ist auch auf die gute Erreichbarkeit von Zielen zurückzuführen. Dabei gibt es erhebliche Unterschiede zwischen der Kernstadt und dem äußeren Stadtgebiet. Während in der Kernstadt für 21 % der Wege das Auto genutzt wird, sind es im äußeren Stadtgebiet 39 % der Wege. Diese Werte beziehen sich auf den Binnenverkehr der MannheimerInnen und bilden das Verkehrsverhalten der in Mannheim besonders hohen Zahl der Ein- und AuspendlerInnen (ca. 115.000 ein / 53.000 aus) jedoch nicht ab.

Für den motorisierten Individualverkehr steht ein großzügig ausgebautes Straßennetz zur Verfügung. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur ist mittlerweile jedoch stark gealtert, was sich an sanierungsbedürftigen Straßen und Brücken zeigt. Das Thema Erhaltung der Infrastruktur ist in den Vordergrund gerückt. Die Verkehrsbelastung in der Innenstadt ist seit den 90er Jahren rückläufig.

Mit dem weiteren Bevölkerungswachstum und im Zuge der Diskussion über Klimaschutz, Energie- und Mobilitätswende hat in jüngerer Zeit ein intensives Umdenken hinsichtlich der zukünftigen Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur stattgefunden. Der Gemeinderat hat die Verwaltung beauftragt, einen „Masterplan Mobilität 2035“ zu erstellen. Der neue Mannheimer Verkehrsentwicklungsplan soll wegweisend für alle Entscheidungen in den nächsten Jahren in Sachen Verkehr und Verkehrsarten wie Fuß, Rad, öffentlicher Personennahverkehr, motorisierter Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr sein. Auch neue Mobilitätsformen und Angebote wie Car-Sharing, alternative Antriebstechnologien wie E-Mobilität oder Wasserstoff, Lastentransport und Fahrradverleihsysteme sollen berücksichtigt werden. Mit der Initiative „Lebenswerte Innenstadt“ soll ein Beitrag für die Lebensqualität insbesondere in den Quadraten geleistet werden.

**+ 7% mehr Radverkehr  
in den letzten 10 Jahren**



# Mobilität

ANALYSEKARTE

## Über-/regionale Mobilität

- übergeordnete ÖPNV-Verbindungen (S-Bahn, Bahn)
- Überregionale Bahnhöfe
- Bahnhöfe
- Flughäfen
- Autobahn
- Bundesstraßen
- Straßenbauprojekte (Planung)

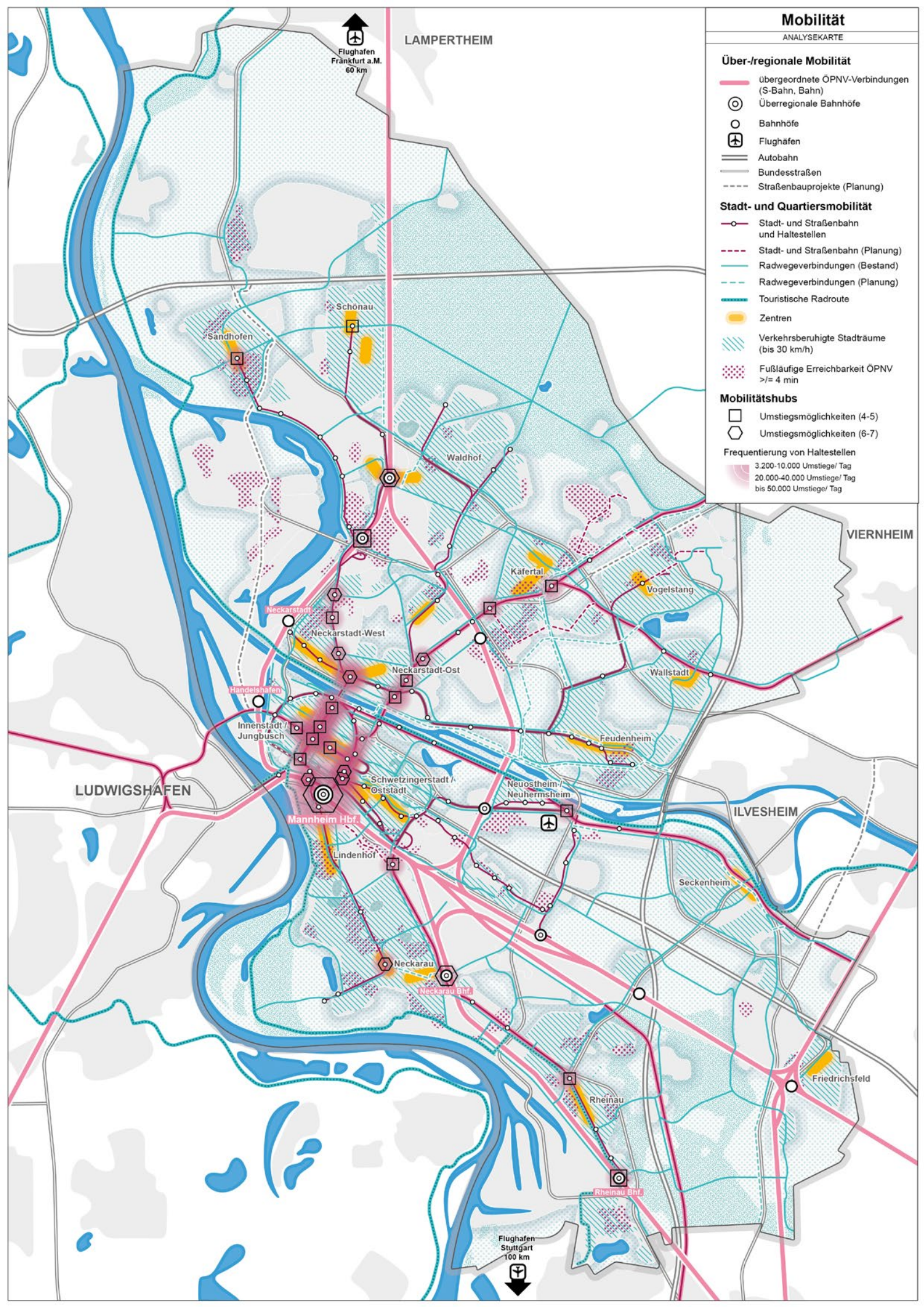
## Stadt- und Quartiersmobilität

- Stadt- und Straßenbahn und Haltestellen
- Stadt- und Straßenbahn (Planung)
- Radwegeverbindungen (Bestand)
- Radwegeverbindungen (Planung)
- Touristische Radroute
- Zentren
- Verkehrsberuhigte Stadträume (bis 30 km/h)
- Fußläufige Erreichbarkeit ÖPNV  $\geq 4$  min

## Mobilitätshubs

- Umstiegsmöglichkeiten (4-5)
- Umstiegsmöglichkeiten (6-7)

- Frequentierung von Haltestellen
- 3.200-10.000 Umstiege/ Tag
  - 20.000-40.000 Umstiege/ Tag
  - bis 50.000 Umstiege/ Tag



Flughafen  
Frankfurt a.M.  
60 km

LAMPERTHEIM

VIERNHEIM

LUDWIGSHAFEN

ILVESHEIM

Flughafen  
Stuttgart  
100 km

Friedrichsfeld

Rheinau

Seckenheim

Feudenheim

Wallstadt

Käfertal

Waldhof

Schönau

Sandhofen

Neckarstadt

Neckarstadt-West

Neckarstadt-Ost

Handelshafen

Innenstadt/  
Jungbusch

Schwetzingenstadt/  
Oststadt

Neuostheim/  
Neuhermsheim

Lindenhof

Neckarau

Neckarau Bhf.

Rheinau Bhf.

Mannheim Hbf.

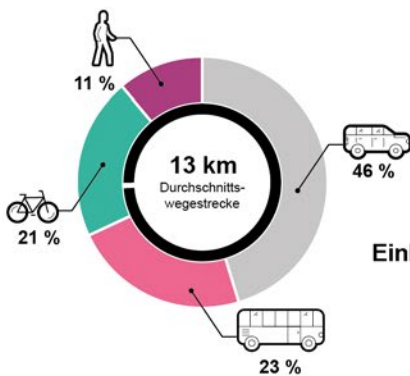
Stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität ist ein wichtiges Ziel für die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrs in Mannheim. Stadtverträglich bedeutet, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden und gleichzeitig der Verkehr so gestaltet wird, dass er eine hohe Lebens- und Wohnqualität ermöglicht. In diesem Rahmen ist neben dem städtischen auch das regionale Verkehrsnetz mit in die Betrachtung einzubeziehen.

Dies beinhaltet den Umbau von Straßenräumen für alle Verkehrsrarten, die Sanierung oder ggf. den Rückbau von Straßen und Brücken, den Ausbau des ÖPNV auch unter Berücksichtigung der Vernetzung mit der Region. Insbesondere die Belastung des westlichen Stadtrings, die Anschlussstellen zu den Rheinquerungen und die Brücken über den Neckar sind sensible Nadelöhre der Verkehrsinfrastruktur, für die zukunftsfähige Lösungen gefunden werden müssen.

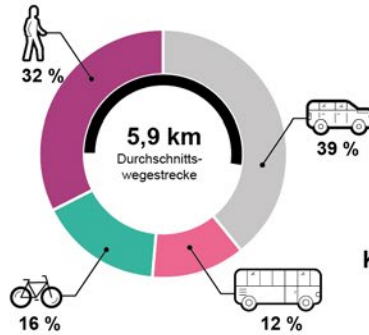
Die große Herausforderung wird sein, diese Netze so auszugestalten, dass alle Verkehrsträger in einen funktionierenden Gesamtzusammenhang integriert werden und in Zukunft das zu erwartende Verkehrsaufkommen klimaneutral bewältigt werden kann.

Im Rahmen der Fortschreibung des Modells Räumliche Ordnung ist zu klären, ob ein Rück- oder Umbau der Verkehrsinfrastruktur weitere räumliche Potenziale freisetzen kann und welche Auswirkungen sich durch die Erschließung einschließlich möglicher Verlärmung auf die Funktionen der angrenzenden Räume ergeben.

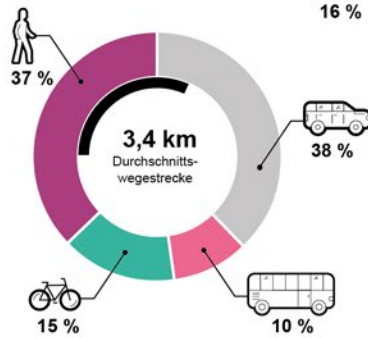
**Eigener Arbeitsplatz**



**Freizeit**

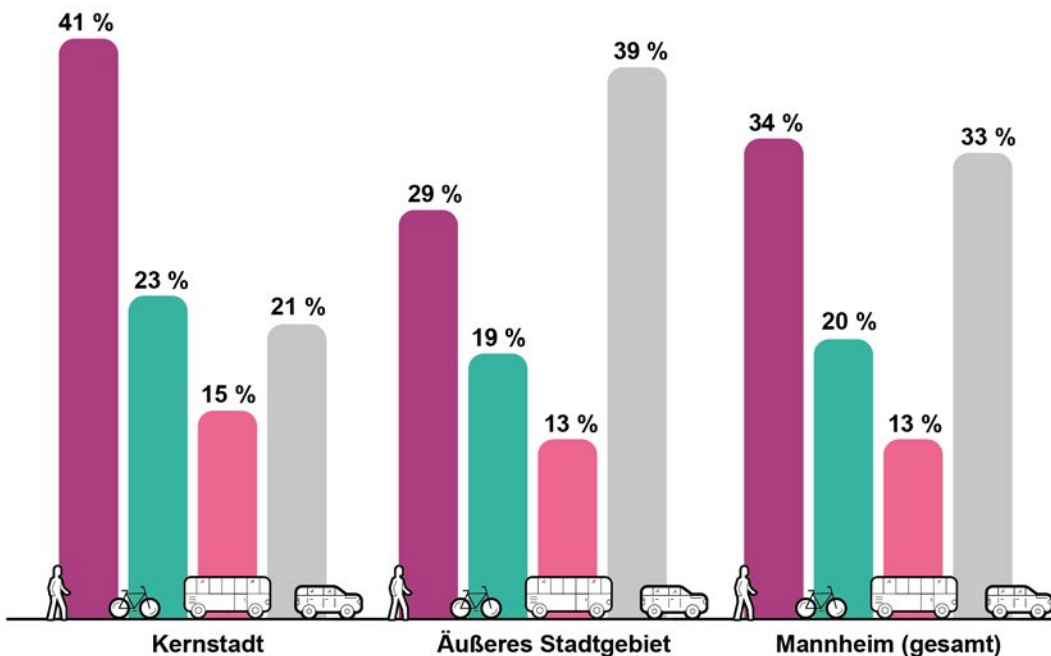
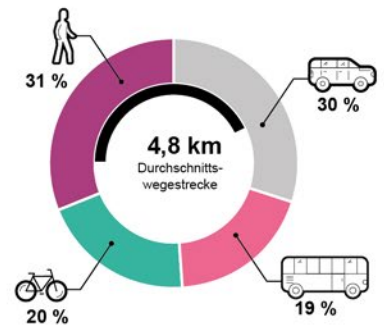


**Einkauf/Dienstleistung**



**Verkehrsmittelwahl nach Wegenetz**

**Kita/Schule/Ausbildung**



Das Verkehrsverhalten in der Kernstadt und in der äußeren Stadt unterscheidet sich stark.



# Mobilität

## FAZIT


### Stärken

-  Mobilitätshubs
-  Ausbau Mobilitätshubs
-  Verkehrsberuhigte Stadträume
-  Regionale und überregionale Bahnanbindung





### Defizite und Hemmnisse

-  Fußläufige Erreichbarkeit ÖPNV >= 4 min

### Risiken

-  Straßen mit hoher sehr hoher Verkehrsbelastung entlang von Wohnbereichen

### Potenziale

-  Stadt- und Straßenbahn (Planung)
-  Radwegeverbindung (Planung)
-  großer Straßenumbau
-  Stadtteilzentren als Hot-Spots für Fußverkehr (Potenzial für Straßenumbau)

Wie kann multimodales Mobilitätsverhalten gestärkt werden?

Wie können alle Stadtteile gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden?

Die Verkehrsbelastung wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität in Teilen der Innenstadt aus.

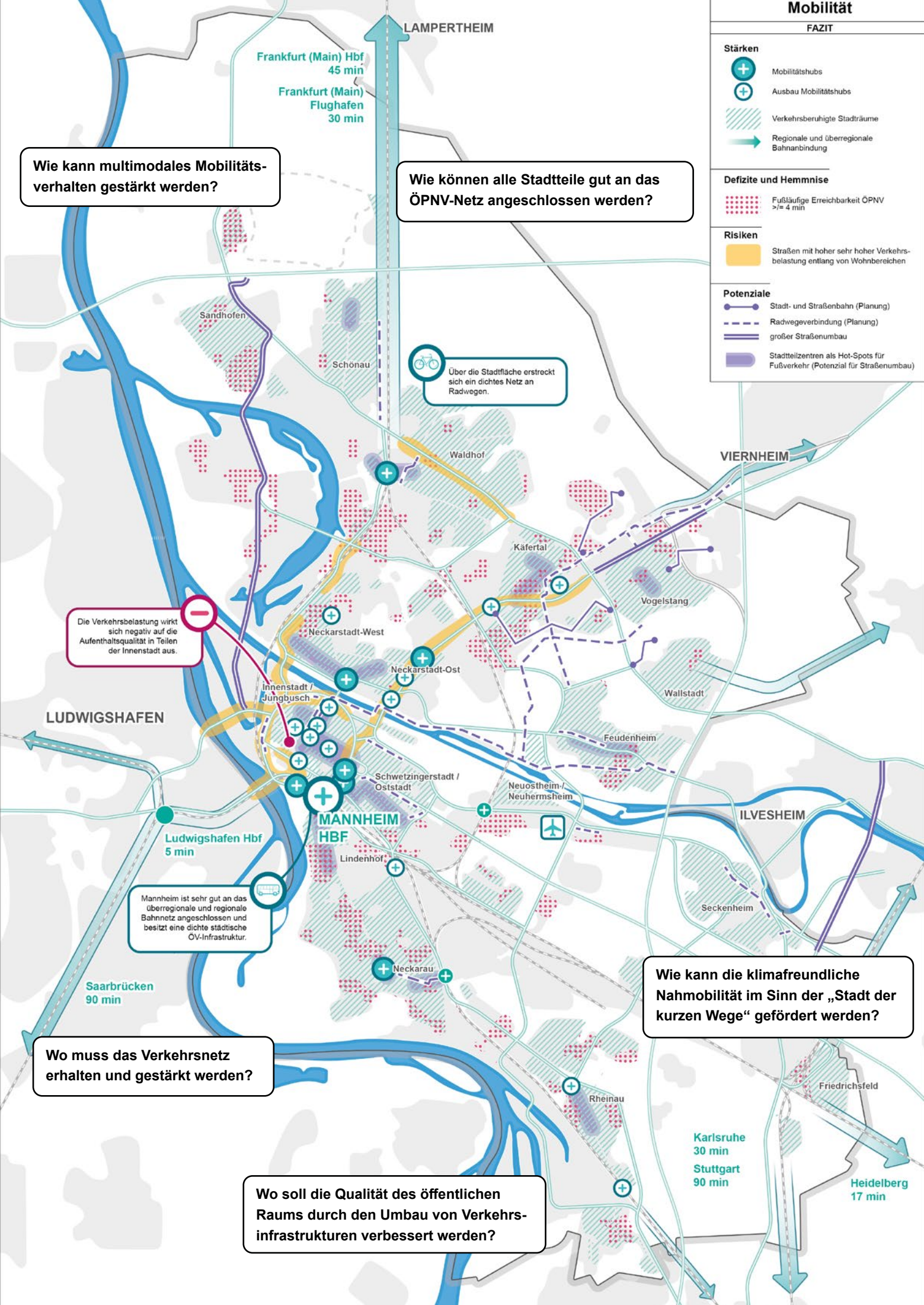
Über die Stadtfläche erstreckt sich ein dichtes Netz an Radwegen.

Mannheim ist sehr gut an das überregionale und regionale Bahnnetz angeschlossen und besitzt eine dichte städtische ÖV-Infrastruktur.

Wo muss das Verkehrsnetz erhalten und gestärkt werden?

Wie kann die klimafreundliche Nahmobilität im Sinn der „Stadt der kurzen Wege“ gefördert werden?

Wo soll die Qualität des öffentlichen Raums durch den Umbau von Verkehrsinfrastrukturen verbessert werden?



Frankfurt (Main) Hbf  
45 min  
Frankfurt (Main) Flughafen  
30 min

LAMPERTHEIM

VIERNHEIM

LUDWIGSHAFEN

Ludwigshafen Hbf  
5 min

Saarbrücken  
90 min

MANNHEIM HBF



ILVESHEIM

Karlsruhe  
30 min  
Stuttgart  
90 min

Heidelberg  
17 min

Rheinau

Friedrichsfeld

Seckenheim

Feudenheim

Wallstadt

Vogelstang

Käfertal

Waldhof

Schönau

Sandhofen

Innenstadt / Jungbusch

Neckarstadt-Ost

Neckarstadt-West

Neuostheim / Neuhermsheim

Lindenhöf

Schwetzingenstadt / Oststadt

Neckarau



# HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN DER RÄUMLICHEN STADTENTWICKLUNG

Mannheim ist eine Stadt, die sich durch große Dynamiken in der Stadtentwicklung auszeichnet. Die Herausforderung für Politik und Verwaltung liegt darin, diese Dynamiken sinnvoll zu steuern und damit Chancen einer gezielten räumlichen Entwicklung zu nutzen.

Die vorliegende Analyse bestehender räumlich-sektoraler Entwicklungskonzepte und Datengrundlage hat ergeben, dass die einzelnen Sektoren Freiraum und Klima, Wohnen, Gewerbe sowie Verkehr vielfältige Ansprüche an den Raum stellen - jetzt und in Zukunft.

**Freiraum und Stadtklima:** Es ist vor dem Hintergrund des Klimawandels, des Artenschutzes und der Naherholung aber auch der Landwirtschaft unabdingbar, dass die bestehenden Freiräume im gesamten Stadtgebiet, insbesondere die Grünzüge, erhalten und wo möglich erweitert, verbunden und qualifiziert werden müssen.

**Wohn- und Lebensräume:** Mindestens in den nächsten beiden Jahrzehnten wird die Wohnungsnachfrage weiter anhalten und Fragen nach geeigneten Orten und Konzepten für die vielfältigen neuen und zusätzlichen Wohnungswünsche aufwerfen. Ob diese Bedarfe allein in der Innenentwicklung durch Umnutzung und Nachverdichtung umgesetzt werden können, ist zu prüfen.

**Gewerbeflächen und Wirtschaft:** Auch in Zukunft müssen Flächen bereitgestellt werden, um Betriebe in Mannheim ansiedeln, erweitern und verlagern zu können. Zu prüfen ist hier, ob und wo Alternativen zur Ausweisung von neuen Gewerbeflächen etwa durch Gewerbeflächenrecycling, -qualifizierung und -nachverdichtung sowie Nutzungsmischung von Bestandsflächen bestehen oder ob anderweitig Flächen bereitgestellt werden müssen.

**Verkehrsflächen und Mobilität:** Der beauftragte Masterplan Mobilität 2035 wird die Verkehrsinfrastruktur in Mannheim für die Zukunft neu ausrichten. Es ist bislang offen, ob und inwieweit eine klimaneutrale Verkehrsinfrastruktur räumliche Potenziale freisetzen kann.

Im Folgenden sollen drei thematische Karten eine erste Zusammenschau wichtiger räumlicher Entwicklungen in Mannheim darstellen. Sie sollen sensibilisieren für die fachliche Notwendigkeit, ein neues integriertes räumliches Entwicklungskonzept für Mannheim zu erarbeiten.

**Dynamiken:** Mannheim ist in Veränderung. Die Dynamiken-Karte auf S. 25 hilft, einen schnellen Überblick über eine Auswahl an aktuellen Entwicklungen im Stadtgebiet zu bekommen. Dargestellt sind wichtige Planungs- und Bauprojekte sowie ergänzend wesentliche sozialstrukturelle Entwicklungen.

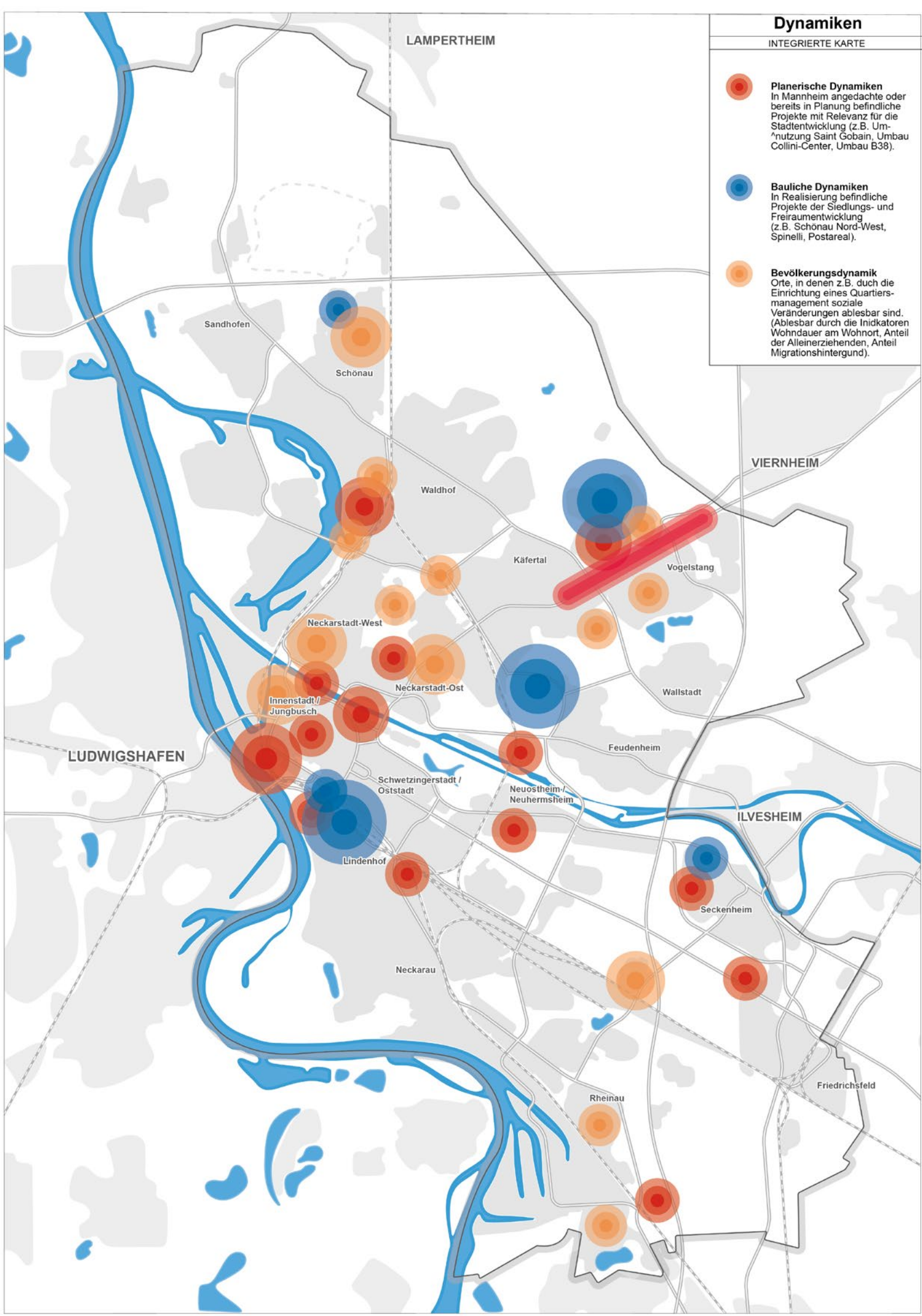
**Herausforderungen:** Legt man die verschiedenen sektoralen Konzepte übereinander (s. S. 26), so wird erkennbar, dass die jeweiligen räumlichen Aussagen nicht immer konfliktfrei zusammenpassen. So konkurrieren alle Sektoren und Nutzungen untereinander. Dies gilt sowohl für den Außen- als auch den Innenbereich. Die große Herausforderung besteht deshalb darin, dass sich Politik und Verwaltung darüber klar werden, wie zukünftig vor dem Hintergrund einer begrenzten Gemarkungsfläche mit den zu erwartenden Flächenansprüchen aller Sektoren umgegangen werden soll.

**Chancen und Handlungsbedarfe:** Eine integrierte Betrachtung des räumlich-funktionalen Gesamtzusammenhangs der einzelnen Sektoren schafft Chancen für eine geordnete weitere Stadtentwicklung. In der Karte auf Seite 27 ist zusammengetragen, welche räumlichen Chancen bisher in Mannheim gesehen werden können. Diese Karte soll Denkanstöße für wichtige Fragen der Zukunft liefern, zeigt aber auch auf, dass es in manchen Bereichen Handlungs- und Entscheidungsbedarfe gibt.

# Dynamiken

INTEGRIERTE KARTE

-  **Planerische Dynamiken**  
In Mannheim angedachte oder bereits in Planung befindliche Projekte mit Relevanz für die Stadtentwicklung (z.B. Um-<sup>u</sup>nutzung Saint Gobain, Umbau Collini-Center, Umbau B38).
-  **Bauliche Dynamiken**  
In Realisierung befindliche Projekte der Siedlungs- und Freiraumentwicklung (z.B. Schönau Nord-West, Spinelli, Postareal).
-  **Bevölkerungsdynamik**  
Orte, in denen z.B. durch die Einrichtung eines Quartiersmanagement soziale Veränderungen ablesbar sind. (Ablesebar durch die Indikatoren Wohndauer am Wohnort, Anteil der Alleinerziehenden, Anteil Migrationshintergrund).

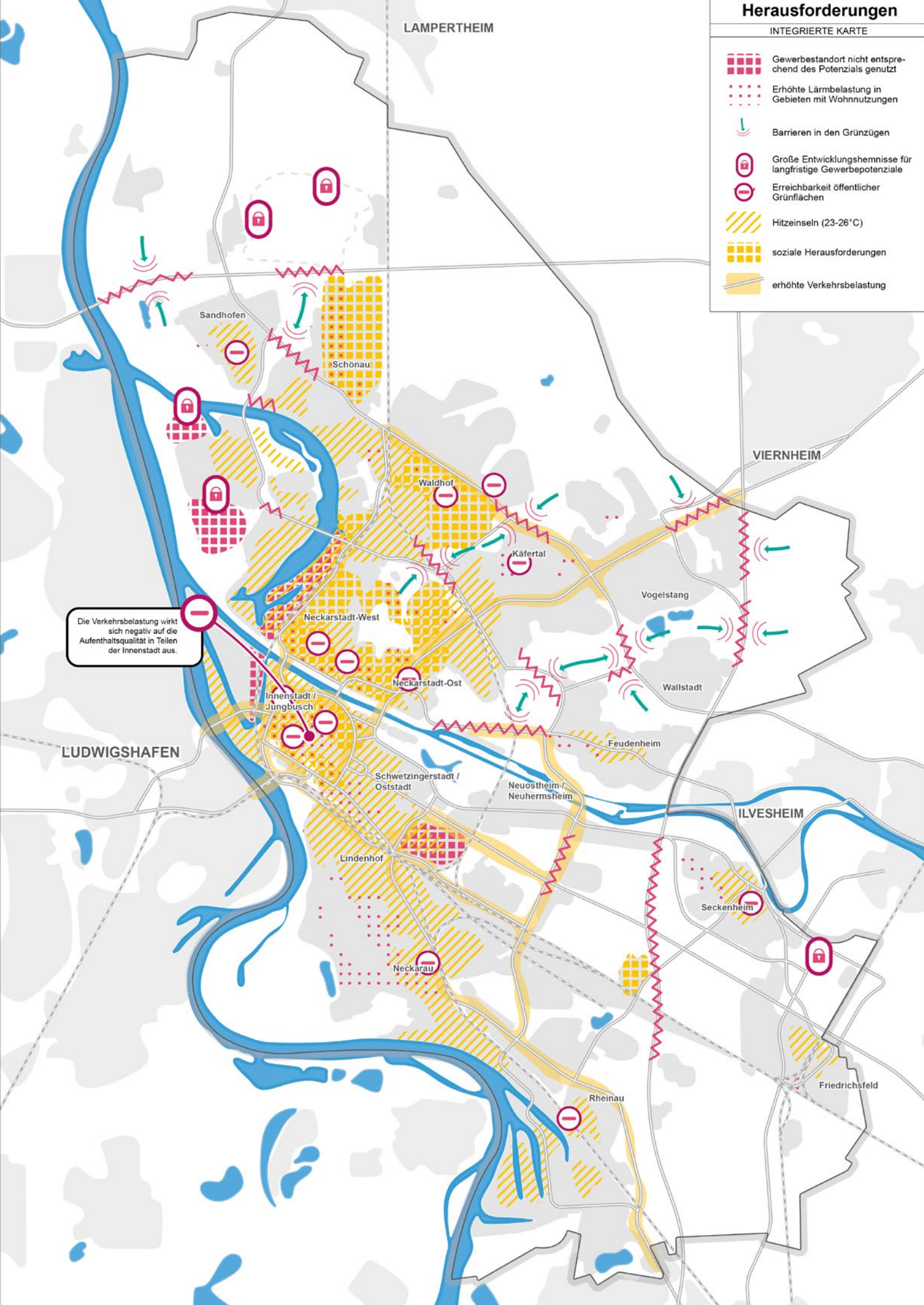


# Herausforderungen

INTEGRIERTE KARTE

-  Gewerbestandort nicht entsprechend des Potenzials genutzt
-  Erhöhte Lärmbelastung in Gebieten mit Wohnnutzungen
-  Barrieren in den Grünzügen
-  Große Entwicklungshemmnisse für langfristige Gewerbepotenziale
-  Erreichbarkeit öffentlicher Grünflächen
-  Hitzeinseln (23-26°C)
-  soziale Herausforderungen
-  erhöhte Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität in Teilen der Innenstadt aus.



# Chancen und Handlungsbedarfe

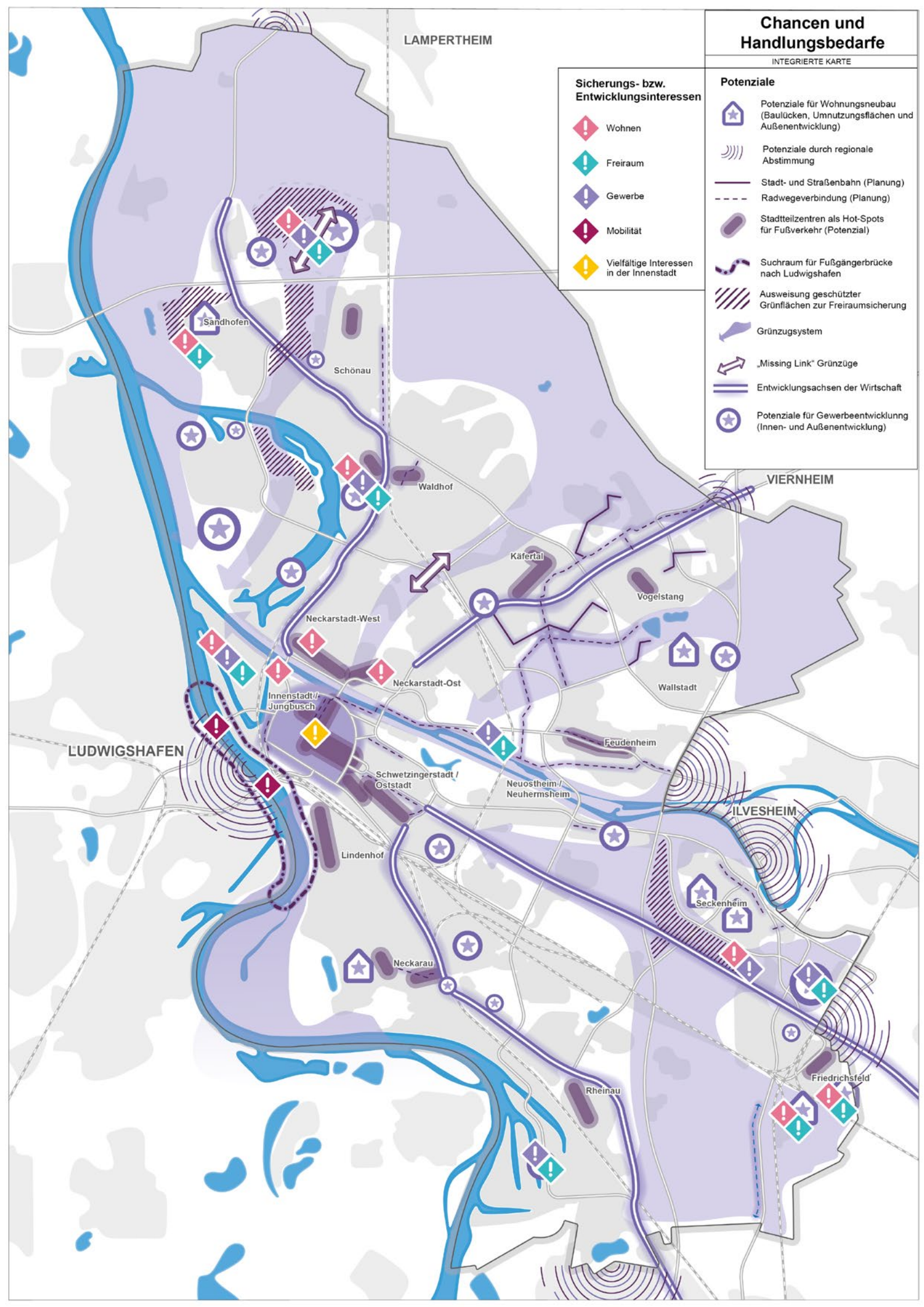
INTEGRIERTE KARTE

## Sicherungs- bzw. Entwicklungsinteressen

-  Wohnen
-  Freiraum
-  Gewerbe
-  Mobilität
-  Vielfältige Interessen in der Innenstadt

## Potenziale

-  Potenziale für Wohnungsneubau (Baulücken, Umnutzungsflächen und Außenentwicklung)
-  Potenziale durch regionale Abstimmung
-  Stadt- und Straßenbahn (Planung)
-  Radwegeverbindung (Planung)
-  Stadtteilzentren als Hot-Spots für Fußverkehr (Potential)
-  Suchraum für Fußgängerbrücke nach Ludwigshafen
-  Ausweisung geschützter Grünflächen zur Freiraumsicherung
-  Grünzugsystem
-  „Missing Link“ Grünzüge
-  Entwicklungachsen der Wirtschaft
-  Potenziale für Gewerbeentwicklung (Innen- und Außenentwicklung)



# AUSGEWÄHLTE PLANUNGSGRUNDLAGEN

## Demografische Daten

- Bevölkerungsprognose Mannheim 2038 (2018)
- Wanderungsbewegung Mannheim (2018)

## Gesamtstädtische Strategien

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

## Stadtentwicklungsplanung

- Einheitlicher Regionalplan Rhein Neckar (2014)
- Flächennutzungsplan Heidelberg-Mannheim 2015/2020, Gesamtfortschreibung 2020
- Modell Räumliche Ordnung (1992)
- Fortschreibung Modell Räumliche Ordnung (1998)
- Siedlungsflächentypologie (2016)
- Zentrenkonzept (2018)
- Weißbuch Konversion I-IV (2012-2016)
- Strukturplanung Konversion (2013)
- EKI Entwicklungskonzept Innenstadt (2013)
- Gehl Studie Mannheim - Towards a more livable city (2018)
- Voruntersuchungen und Konzepte der Sanierungsgebiete

## Freiraum

- Stadtbiotopkartierung (1992)
- Landschaftsplan (1998)
- Freiraumsicherungskonzept (2000)
- Blau Mannheim Blau (Entwicklungskonzept) (2007)
- Stadtklimaanalyse (2010)
- Machbarkeitsstudie Grünzug Rhein Neckar Bundesgartenschau Mannheim 2023 (2013)
- Blau Mannheim Blau (Masterplan) (2015)
- Erreichbarkeitsanalyse Grünflächen (2017)
- Erreichbarkeitsanalyse Kinderspielplätze (2019)
- Freiraumkonzept 2030 (Freiraum Mannheim<sup>2</sup>-Grüne Bänder, Blaue Ströme) (2019)
- Klimaanpassungskonzept (2019)

- Grünvolumenanalyse (2019)
- Versiegelungsanalyse (2019)
- Kompensationsflächenkataster (2019)
- Biotopverbundplanung (2014-2020)
- Ökologischer Planungsatlas

## Wohnen

- Wohnbaulandkataster (2007)
- Leitlinien Wohnungsmarktentwicklung – Wohn.Raum.Stadt. I (2010)
- Wohnen in Mannheim – Wohn.Raum.Stadt. II (2014)
- Wohnungsnachfrageprognose (2016)
- Mannheimer Mietspiegel (2018)
- 12-Punkte-Programm zum Wohnen (2018)
- Wohnungsmarkt-Monitoring (2019)
- Sozialraumtypologie 2020 (2021)

## Gewerbe

- Gewerbeflächenentwicklungskonzept Mannheim - Flächen für die Wirtschaft (1994)
- Entwicklung einer neuen wirtschaftspolitischen Strategie für die Stadt Mannheim (2010)
- Entwicklungskonzept Hafen - Stadt Mannheim 2035+ (2015)
- Gewerbeflächenpotentialanalyse (2017)

## Verkehr

- 21-Punkte-Handlungsprogramm für mehr Radverkehr (V101/2010)
- Rad-Lückenschlussprogramm (V413/2011)
- 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)

# DER WEG ZU EINEM NEUEM MRO

Das Modell Räumliche Ordnung als integriertes räumliches Stadtentwicklungskonzept ist der geeignete Rahmen, um die Chancen, Herausforderungen und Stärken, aber auch die Risiken und Schwächen des bisherigen Wachstums der Stadt zu diskutieren und zu einem zukunftsfähigen Handlungskonzept der räumlichen Entwicklung zu verdichten.

Wichtige Fragen zur künftigen räumlichen Entwicklung Mannheims sind gestellt und sollten beantwortet werden: Wo und wie kann Mannheim wachsen? Was sind die Konsequenzen des Wachstums? Wie können die Freiräume weiterentwickelt und das Klima verbessert werden? Wie kann das Stadtwachstum gesteuert und gestaltet werden? Wie kann die Zusammenarbeit zwischen den Kommunen, u.a. bei der Bewältigung des Klimawandels, des Verkehrswachstums, der Gewerbeentwicklung und der Wohnraumangebote gefördert werden?

Mit einem Modell Räumliche Ordnung als integriertes räumliches Stadtentwicklungskonzept können bestehende Planungen, aber auch neue Vorschläge und Ideen zu einer gemeinsamen integrierten räumlichen Entwicklungsplanung synchronisiert werden. Dies setzt voraus, dass die wesentlichen Flächenbedarfe, Flächenpotenziale und Entwicklungsgebiete benannt und aufeinander abgestimmt werden. Sowohl neue Entwicklungsgebiete als auch Transformationsgebiete im Bestand sind zur vertiefenden Bearbeitung zu identifizieren. Die Ergebnisse des MRO sind mit der Neuausrichtung der bodenpolitischen Strategie und dem darin integrierten Bodenfonds abzugleichen.

Es ist die grundsätzliche Frage zu beantworten, ob und wie die Stadt Mannheim zukünftig weiter wachsen will und wenn ja, wie sich dieses Wachstum qualitativ und räumlich darstellen lässt. Dieser Diskurs muss zugleich die räumliche Lage und Einbindung Mannheims in der Metropolregion mit ihren spezifischen Stärken und Entwicklungszielen im Auge behalten.

Die Verwaltung schlägt dem Gemeinderat der Stadt Mannheim daher vor, ein neues Modell Räumliche Ordnung als integriertes räumliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten.

Ziel des neuen MRO ist es, ein räumliches Leitbild mit entsprechenden programmatischen Leitlinien und räumlichen Handlungsschwerpunkten zu entwickeln, an dem sich Politik und Gemeinderat bei Entscheidungen zur künftigen räumlichen Stadtentwicklung Mannheims orientieren können. Die Aufstellung von Bebauungsplänen, die Ausweisung von Sanierungsgebieten oder der Ankauf von Grundstücken für das kommunale Grundstücksportfolio können künftig aus einem räumlichen Gesamtkonzept abgeleitet werden.

Das neue MRO berücksichtigt planerische Grundsätze der Leipzig Charta und soll auf das Mannheimer Leitbild und die Strategischen Ziele Bezug nehmen. Im Gegenzug wird es Hinweise zur räumlichen Umsetzung von Leitbild 2030 und Strategischen Zielen geben.

Das MRO ist als integriertes räumliches Stadtentwicklungskonzept angelegt und wird vorrangig stadtplanerische Fragen zum Gegenstand haben. Die in dieser Broschüre aufgeführten Sektoren Freiraum- und Stadtklima, Wohnen, Gewerbe und Verkehr werden Hauptthemenfelder bilden.

Der Prozess der Erarbeitung des neuen MRO soll in Analogie zu bekannten und bewährten informellen Planungen der Stadtplanung organisiert werden und wird voraussichtlich zwei Jahre dauern. Die Verwaltung wird auf der Basis eines entsprechenden Gemeinderatsbeschlusses Planungsgrundlagen und -varianten erstellen, mit den Trägern öffentlicher Belange fachlich abstimmen und mit dem Gemeinderat diskutieren. Dieser sollte schließlich das MRO als Planungsgrundlage – voraussichtlich in 2023 – beschließen. Zur Unterstützung der Kommunikationsprozesse und der technischen Ergebnissicherung empfiehlt sich die Prozessbegleitung durch ein neutrales, externes Planungsbüro.

- 1**



Mannheim gewährleistet Bildungsgerechtigkeit und verhindert Armut. Die soziale und kulturelle Teilhabe aller Mannheimerinnen und Mannheimer ist sichergestellt.
- 2**



Mannheim bietet eine vorbildliche urbane Lebensqualität mit hoher Sicherheit als Grundlage für ein gesundes, glückliches Leben für Menschen jeden Alters und gewinnt damit mehr Menschen für sich.
- 3**



Mannheim ist durch eine solidarische Stadtgesellschaft geprägt und Vorbild für das Zusammenleben in Metropolen. Die Gleichstellung der Geschlechter und die Anerkennung vielfältiger menschlicher Identitäten und Lebensentwürfe sind hergestellt.
- 4**



Mannheim zeichnet sich durch eine starke Stadtgesellschaft und gutes Verwaltungshandeln aus. Die Mannheimerinnen und Mannheimer nutzen überdurchschnittlich engagiert die Möglichkeiten, sich in demokratischen und transparenten Prozessen an der Entwicklung ihrer Stadt zu beteiligen.
- 5**



Mannheim schafft als digitale und innovative Metropole die Voraussetzungen für Unternehmen jeder Größe, vielfältige und zukunftsfähige Wertschöpfung zu realisieren sowie Talente und Fachkräfte zu gewinnen.
- 6**



Mannheim ist eine klimagerechte – perspektivisch klimaneutrale – und resiliente Stadt, die Vorbild für umweltbewusstes Leben und Handeln ist.
- 7**



Mannheim ist Vorbild für die internationale Zusammenarbeit von Städten. Kommunale Entwicklungspolitik und verantwortungsvoller Konsum tragen zu globaler Gerechtigkeit und einer nachhaltigen internationalen Politik bei.



**Impressum**

Stadt Mannheim  
Rathaus E5  
68159 Mannheim

**Herausgeber**

Stadt Mannheim

**Projektleitung**

Dr. Petra Wagner (FB 61)  
Hans Skarke (FB 61)  
Christian Konowalczyk (FB 61)  
Jörg Schrader (FB 61)

**Projektgruppe**

Andreas Ebert (FB 15)  
Adrian Fohr (FB 61)  
Anna George (Nachbarschaftsverband)  
Stefan Grether (FB 80)  
Sabrina Hoffmann (FB 67)  
Ulrike Kleemann (FB 61)  
Arno Knöbl (FB 61)  
Lukas Ringeisen (FB 25)

**Lenkungsgruppe**

Klaus-Jürgen Ammer (FB 61)  
Volker Böhn (FB 61)  
Dr. Hanno Ehrbeck (FB 61)  
Klaus Elliger (FB 61)  
Christian Hübel (FB 15)  
Dr. David Jacob (FB 25)  
Arnold Jung (FB 61)  
Uwe Kaliske (FB 52)  
Martin Müller (Nachbarschaftsverband)  
Christiane Ram (FB 80)  
Regina Reich (Dez. 4)  
Dr. Katharina Rensing (FB 67)  
Markus Roeingh (FB 76)  
Silke Ruppenthal (FB 25)

**Urban Catalyst**

Prof. Klaus Overmeyer  
Lukas Pappert  
Tilman Teske

