

FOTO: RNV



Am Modell des neuen Stadtteils Franklin stehen (v.l.) Achim Judt, Geschäftsführer der MWSP, Martin in der Beek, Technischer Geschäftsführer der Rhein-Neckar Verkehr GmbH (rnv), Christian Specht, Erster Bürgermeister und ÖPNV-Dezernent der Stadt Mannheim, sowie Marcus Geithe, Geschäftsführer der MV Mannheimer Verkehr GmbH.

FOTO: MARDO



Das Mannheimer ÖPNV-Netz wächst weiter

Stadtbahn nach Franklin soll 2023 fahren

„Franklin macht mobil“ – das ist das Motto für das Mobilitätskonzept in dem neuen Mannheimer Stadtteil. Bis Ende 2023 soll Franklin mit einer Stadtbahn an das Zentrum angebunden werden.

“
Die sehr gute
ÖPNV-Anbindung
ist eine der
Säulen unseres
Mobilitätskonzepts
für Franklin.

“
Achim Judt,
Geschäftsführer der
MWS Projekt-
entwicklungsgesell-
schaft mbH

VON WOLFGANG BRAUER

Unsere Versprechen war: Ich brauche hier kein eigenes Auto“, sagte der Mannheimer Stadtkämmerer und ÖPNV-Dezernent Christian Specht im Mai 2020, als die neue Planung für den elektrischen Nahverkehr auf Schienen durch das neue Wohnviertel bekanntgegeben wurde. „Es ist uns gelungen, einen Weg zu finden, dass die Stadtbahn nach Franklin schon 2023 fährt.“ Weil die neue Strecke jetzt Teil eines großen Gesamtpaketes für den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs in Mannheim ist, wurde die Förderung durch Bund und Land früher genehmigt.

Insgesamt ist die Strecke durch das ehemalige US-amerikanische Militärgelände, das mit 144 Hektar so groß wie die Mannheimer Innenstadt ist, 1,6 Kilometer lang. Die neuen Gleise werden an der Haltestelle Bensheimer Straße von der bestehenden Verbindung Mannheim-Weinheim abzweigen. Vorgesehen ist eine zweigleisige Strecke mit drei barrierefreien Haltestellen: „Franklinschule“, „Franklin Mitte“ und die Endhaltestelle „Sullivan“ mit einer Wendeschleife. Die neue Gleistrasse soll zu etwa zu zwei Dritteln auf einem besonderen Bahnkörper, also abgetrennt von den Straßen, geführt und – ohne Schotter zwischen den Schwellen – als Grüngleis gebaut werden. Die Infrastruktur erlaubt einen 10-Minu-

ten-Takt, zunächst soll die Franklin-Bahn aber nur im 20-Minuten-Takt pendeln

Einziger Wermutstropfen: Wegen des vorgezogenen Baubeginns wird die neue Stadtbahn (die die Linien-Nummer 16 bekommen soll) zunächst nur als Shuttle durch den neuen Stadtteil fahren. An der Haltestelle „Bensheimer Straße“ an der bestehenden Strecke müssen Fahrgäste in Richtung Innenstadt zunächst umsteigen. Der Grund: Im Stadtbahn-Bahnhof Käfertal gibt es derzeit nicht genug Gleise. Erst nach dem Umbau der zentralen Umsteigestation im Mannheimer Norden wird die neue „Konversionslinie“ durch die Quadrate und das neue Glückstein-Quartier neben dem Hauptbahnhof bis zur Haltestelle „Karlsplatz“ im Süden Mannheims fahren. Der Ausbau des Stadtbahn-Bahnhofs Käfertal ist bereits seit vielen Jahren geplant und soll 2027 abgeschlossen sein. Dann wird es dort vier statt wie aktuell drei barrierefreie Bahnsteige geben.

Noch vor dem Stadtbahn-Bahnhof Käfertal soll rechtzeitig zur Bundesgartenschau 2023 die Haltestelle vor dem Mannheimer Hauptbahnhof, die schon seit langem aus allen Nähten platzt, umgebaut und neu gestaltet werden. Das liegt auch daran, dass in Richtung Schloss nur ein Gleis zur Verfügung steht, in die Gegenrichtung zum Wasserturm dagegen zwei. Deshalb sind nun in beide Richtungen zwei Gleise geplant. Da der Platz direkt vor dem Bahnhofsgebäude dafür aber zu klein ist, wird die Haltestelle in Richtung Schloss mit zukünftig zwei Gleisen vom Bahnhof weg in Richtung Norden verschoben. Dafür muss die Einfahrt zur Tiefgarage unter den Bahnhofsvorplatz verlegt werden.

Südlich des Mannheimer Hauptbahnhofs wird zurzeit kräftig am neuen Glückstein-Quartier im Stadtteil Lindenhof gebaut. Hier entstehen bis zu 4.000 neue Arbeitsplätze und 750 Wohnungen. Für die Stadtbahn wurde eine Trasse freigehalten.



GRAFIK: RNV

Zwei neue Bahnsteige sollen bis 2023 am Hauptbahnhof entstehen.



FOTO: RNV

”
Für Mannheim ist
der Ausbau seines
Stadtbahnnetzes
ein weiterer Schritt
zu mehr
Nachhaltigkeit.



Martin in der Beek,
Technischer Geschäftsführer der Rhein-
Neckar Verkehr GmbH

Darauf sollen bis 2026 Gleise zwischen den neuen Haltestellen Hauptbahnhof Süd (Strecke nach Neckarau-West) und Hochschule (Strecke nach Rheinau) verlegt werden. Weitere neue Haltestellen sind am Glückstein-Park und vor dem Landmaschinenhersteller John Deere geplant. Entlastung bringen soll die neue Strecke auch für die Haltestelle an der Hochschule (5.200 Studierende). Über die neue Strecke soll die Linie 8 rollen. Sie fährt dann – von Oppau in Ludwigshafen kommend – eine Schleife vom Hauptbahnhof durch die Schwetzinger Straße – Neckarauer Übergang – Hochschule – Glücksteinallee – Hauptbahnhof-Süd – Berliner Platz zurück nach Oppau (bzw. umgekehrt). Außerdem soll die neue Konversions-Straßenbahnlinie 16 (Franklin-Rheinau-Nord) durch das Glückstein-Quartier fahren.

Neben den neuen Strecken durch das Franklin-Wohngebiet und das Glückstein-Quartier sowie dem Ausbau der großen Haltestellen Hauptbahnhof und Bahnhof Käfertal werden bis 2027 auch noch einige andere Stationen entlang bestehender Strecken ausgebaut bzw. neu errichtet. Insgesamt werden in den nächsten Jahren rund 150 Millionen Euro in die Stadtbahn-Infrastruktur in Mannheim investiert. ■

FRANKLIN

Das ehemalige Benjamin Franklin Village war zusammen mit den beiden Kasernen Sullivan und Funari eines der größten Wohngebiete der US-Army in Deutschland. Die städtische Entwicklungsgesellschaft MWSP, eine Tochtergesellschaft der GBG und der Stadt Mannheim, ist für die qualitative Entwicklung des 144 Hektar großen Konversionsareals Franklin zuständig und Ansprechpartnerin für Investorinnen und Investoren. Mannheims neuester Stadtteil Franklin soll bis zum Jahr 2025 Heimat von rund 10.000 Menschen werden. Das innovative Mobilitätskonzept sieht die gleichwertige Behandlung aller Verkehrsteilnehmer vor. Entsprechend zählen der Loop und die Europa-Achse, zwei autofreie Wegeverbindungen, zu den

städtebaulichen Besonderheiten Franklins. Autos werden in Tiefgaragen verbannt. Es wird keine privaten Stellplätze im öffentlichen Raum geben, Besucherparkplätze sind kostenpflichtig. Durch Parkraumbewirtschaftung soll vermieden werden, dass der öffentliche Raum durch ruhenden oder Parkplatzsuchverkehr dominiert wird. Stattdessen gibt es öffentliche Ladepunkte für Elektroautos, Leihfahrradstationen sowie Carsharing, sodass auch Bewohner ohne eigenes Fahrzeug bei Bedarf ein Auto nutzen können. Über die Mobilitätszentrale können aber auch E-Roller und Lastenfahrräder ausgeliehen werden. Eine E-Buslinie fährt auf Franklin, solange die Stadtbahn noch nicht in Betrieb ist.