

---

# Weiterentwicklung der Rahmenplanung Benjamin-Franklin-Village in Mannheim

## Teilbereich Verkehr



**Fortschreibung**



**Originalfassung**

**STETE PLANUNG**

Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

Darmstadt, März 2018

Darmstadt, September 2015

# Weiterentwicklung der Rahmenplanung Benjamin-Franklin-Village in Mannheim

## Teilbereich Verkehr

**Durchführung:** Originalfassung: August 2014 bis August 2015  
Fortschreibung: April 2017 bis März 2018

**Auftraggeber:** MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH, Mannheim  
Ulmenweg 7  
68169 Mannheim

## **Bearbeitung:** **Originalfassung**

StetePlanung - Büro für Stadt- und Verkehrsplanung  
Sandbergstraße 65  
D - 64285 Darmstadt

Telefon: +49-(0) 61 51 – 6 52 33

Fax: +49-(0) 61 51 – 66 20 35

E-Mail: kontakt@steteplanung.de

Internet: [www.steteplanung.de](http://www.steteplanung.de)

Dipl.-Ing. Gisela Stete

## Fortschreibung

R+T Ingenieure für Verkehrsplanung

Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler

Julius-Reiber-Straße 17

D - 64293 Darmstadt

Telefon: +49-(0) 61 51 – 27 12 0

Fax: +49-(0) 61 51 – 27 12 20

E-Mail: darmstadt@rt-p.de

Internet: [www.rt-p.de](http://www.rt-p.de)

Dr.-Ing. Frank Schleicher-Jester

<b>Inhalt .....</b>	<b>Seite</b>
<b>Abbildungen im Text .....</b>	<b>II</b>
<b>Tabellen im Text.....</b>	<b>II</b>
<b>Pläne im Anhang.....</b>	<b>II</b>
<b>1    Hintergrund .....</b>	<b>1</b>
<b>2    Bestands situation.....</b>	<b>3</b>
2.1    Lage und Rahmenbedingungen Benjamin-Franklin-Village.....	3
2.2    Verkehrliche Anbindung und Erschließung .....	4
2.3    Zusammenfassende Bewertung .....	5
<b>3    Anforderungen / Ansätze für eine verkehrlich nachhaltige Quartiersentwicklung .....</b>	<b>7</b>
3.1    Ziele aus der Rahmenplanung 2014 .....	7
3.2    Anforderungen aus der Sicht von Nutzergruppen .....	7
3.3    Rechtliche Möglichkeiten zur Parkierung .....	9
<b>4    Zukünftige Situation .....</b>	<b>12</b>
4.1    Rahmenplanung 2014 .....	12
4.2    Gebietsabgrenzungen in Benjamin-Franklin-Village.....	14
4.3    Zukünftige Nutzungen im Gebiet Benjamin-Franklin-Mitte .....	15
4.4    Zukünftige Nutzungen im Gebiet Funari.....	16
<b>5    Verkehrskonzept Benjamin-Franklin-Village 2017.....</b>	<b>17</b>
5.1    Motorisierter Individualverkehr fließend .....	17
5.2    Öffentlicher Personennahverkehr .....	21
5.3    Radverkehr.....	22
5.4    Fußverkehr .....	24
5.5    Ruhender Motorisierter Individualverkehr / Parken .....	24
5.6    Fahrradparken.....	26
5.7    Verkehrsmittelübergreifende Infrastruktur - Mobilitätsstation.....	27
5.8    Nutzung alternativer Technologien .....	29
<b>6    Mobilitätsmanagement Benjamin-Franklin-Village.....</b>	<b>30</b>

## Abbildungen im Text

Abbildung 2-1: Lage in der Stadt und im Straßennetz .....	3
Abbildung 2-2: Angrenzende Quartiere / Umfeld .....	4
Abbildung 4-1 a: Verkehrskonzept MIV-Erschließung - Rahmenplan 2014 .....	12
Abbildung 4-1 b: Verkehrskonzept ÖPNV-Erschließung - Rahmenplan 2014.....	13
Abbildung 4-2: Quartierseinteilung im Untersuchungsgebiet.....	15
Abbildung 5-7: Beispiele für Mobilitätspunkte .....	27

## Tabellen im Text

Tabelle 5-1: Kfz-Querschnittsbelastungen im Straßennetz (Planfall 3) .....	19
Tabelle 5-2: Kfz-Querschnittsbelastungen im Straßennetz, Gebiet Sullivan (Planfall 3).....	19

## Pläne im Anhang

- Plan 2.2.1: Anbindung und Erschließung Kfz-Verkehr Bestand
- Plan 2.2.2: ÖPNV-Anbindung und Erschließung Bestand
- Plan 2.2.3: Radverkehrsnetz Bestand
  
- Plan 5.1a: Verkehrskonzept - Anbindung und Erschließung Kfz-Verkehr
- Plan 5.1b: Verkehrskonzept – Flächenaufteilung in den Haupterschließungs- und Hauptverkehrsstraßen
- Plan 5.1c: Verkehrskonzept - Flächenaufteilung in den Sammel- und Erschließungsstraßen, Gebiet Benjamin-Franklin-Mitte
- Plan 5.1d: Verkehrskonzept - Flächenaufteilung in den Sammel- und Erschließungsstraßen, Gebiet Benjamin-Franklin-Mitte
- Plan 5.1e: Verkehrskonzept - Flächenaufteilung in den Sammel- und Erschließungsstraßen, Gebiete Funari und Sullivan
  
- Plan 5.2 a: Verkehrskonzept - ÖPNV-Erschließung Straßenbahn
- Plan 5.2 b: Verkehrskonzept - ÖPNV-Erschließung Zwischenlösung Bus
  
- Plan 5.3: Verkehrskonzept - Radverkehrsnetz
- Plan 5.4: Verkehrskonzept - Fußläufige Erreichbarkeit Versorgungszentrum
- Plan 5.5: Verkehrskonzept – Öffentliches Parkraumangebot

## 1 HINTERGRUND

Das Areal Benjamin-Franklin-Village (BFV) gehört zu den großen Konversionsflächen in Mannheim, die in den kommenden Jahren sukzessive entwickelt werden sollen. Das auf der Nordseite der B 38 in Höhe des Stadtteils Vogelstang gelegene Areal wurde von der MWSP Projektentwicklungsgesellschaft Mannheim erworben. Eine Rahmenplanung als Ergebnis eines iterativen Planungsprozesses mit vier Planungsbüros liegt vor und wurde am 13. Mai 2014 vom Gemeinderat beschlossen. Der Rahmenplan trifft Aussagen zu Bauflächen / Verteilung der Flächen, zu Nutzungen und zu Grünflächen. Auf der Grundlage des Rahmenplans wurde das B-Plan Verfahren auf den Weg gebracht.

Das Benjamin-Franklin-Village ist in mehrere Bereiche mit unterschiedlichen Nutzungen geteilt und wird in Stufen entwickelt:

- Das Columbus-Quartier entlang der B 38 soll vorrangig gewerbliche Nutzungen erhalten, wo Möbel- und Baumarktketten in städtebaulich ansprechender Architektur angesiedelt werden könnten. Hier wurde im Herbst 2014 ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Der Siegerentwurf wird derzeit weiterentwickelt.
- In der ehemaligen Offizierssiedlung im Nord-Westen des Areals wird die Wohnnutzung dominieren. Das mit der Entwicklung verbundene Investorenauswahlverfahren ist abgeschlossen.
- Für den großen Mittelteil (Benjamin-Franklin-Mitte, Funari und Sullivan), wo Wohnnutzung mit kleinen, nicht störenden Gewerbeeinheiten vorgesehen ist, ist - unter Beteiligung von ca. 12 Investoren - derzeit ein städtebauliches, die Rahmenplanung konkretisierendes Bild entwickelt worden. Es sind alle Wohnformen vom Einfamilienhaus bis zu qualitätsvollem Geschosswohnungsbau angedacht.

Grundsätzliche Überlegungen zur verkehrlichen Erschließung von BFV sind im Rahmenplan 2014 bereits enthalten, aber noch nicht konkretisiert und räumlich entwickelt.

Ziel ist es, ein Quartier zu entwickeln und verkehrliche Angebote zu schaffen, die Bewohner, Beschäftigte und Besucher in die Lage versetzen soll, ihre Mobilität mit einem möglichst geringen Anteil an motorisiertem Individualverkehr abzuwickeln. Gute Bedingungen für Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) im Zusammenspiel mit einem guten Angebot an Nahversorgung im Quartier sowie ein attraktives Angebot im ÖPNV leisten dabei ebenso einen Beitrag wie ein innovatives Parkierungskonzept.

Daneben ist die Vernetzung des Benjamin-Franklin-Village mit der Stadt bzw. den angrenzenden Quartieren von Bedeutung. Eine weitere zentrale Frage ist die Anbindung des im Columbus-Quartier geplanten großflächigen Einzelhandel an die B 38, wo derzeit in einem parallelen Projekt die Rahmenbedingungen geklärt werden.

Im Rahmen der Fortschreibung und Konkretisierung des Rahmenplans soll nun geprüft werden, wie das Benjamin-Franklin-Village als verkehrlich nachhaltiges Quartier entwickelt und zielführend ins kommunale überörtliche Verkehrsnetz (Kfz, Rad, ÖPNV) eingebunden

werden kann. Das zu entwickelnde verkehrsmittelübergreifende Konzept soll mit dem städtebaulichen Konzept abgestimmt und abschließend in die Bebauungspläne der Teilgebiete übernommen werden.

## 2 BESTANDSSITUATION

### 2.1 Lage und Rahmenbedingungen Benjamin-Franklin-Village

Das Untersuchungsgebiet Benjamin Franklin Village liegt etwa 5,5 km nordöstlich der Mannheimer Innenstadt und grenzt an den Ostrand des Stadtteils Käfertal und im Westen an das dortige Naherholungsgebiet Käfertaler Wald. Die Grenze zum Bundesland Hessen und zur Nachbarstadt Viernheim (Hessen) verläuft in unmittelbarer Nähe. Die Größe der Entwicklungsfläche beträgt ca. 144 ha.

Über das Autobahnkreuz Viernheim (A 6 und A 659), die Bundesstraße B 38 sowie die Landesstraße L 597 (Waldstraße) und die Kreisstraße L 9751 ist das Areal für den Kfz-Verkehr gut erreichbar und mit allen Quartieren der Stadt und dem Umland verbunden.



Abbildung 2-1: Lage in der Stadt und im Straßennetz

Zwei kleinere Wohnsiedlungen (Teufelsberg im Norden und Waldgrubenweg im Osten) grenzen unmittelbar an BFV an. Der Käfertaler Friedhof mit seiner stadtraumbildenden Bruchsteinmauer bildet eine Grenze entlang der Wasserwerkstraße. Felder und Wiesen bilden einen natürlichen Puffer zum Stadtteil Gartenstadt.

Des Weiteren relevant ist der im Süden liegende Stadtteil Vogelstang und sein Naturschutzgebiet, der durch die Barriere der B38 von BFV getrennt und nur über die Waldstraßen zu erreichen ist.

Daneben wird die Konversionsfläche Taylor Barracks derzeit - in Ergänzung zum Kleingewerbe entlang der Magdeburger Straße - zu einem Gewerbegebiet mit attraktiven Dienstleistungsangeboten entwickelt. Im Osten finden sich großflächiger Einzelhandel und das Kurpfalzzentrum, das durchaus auch die Bevölkerung von BFV von Relevanz sein kann.

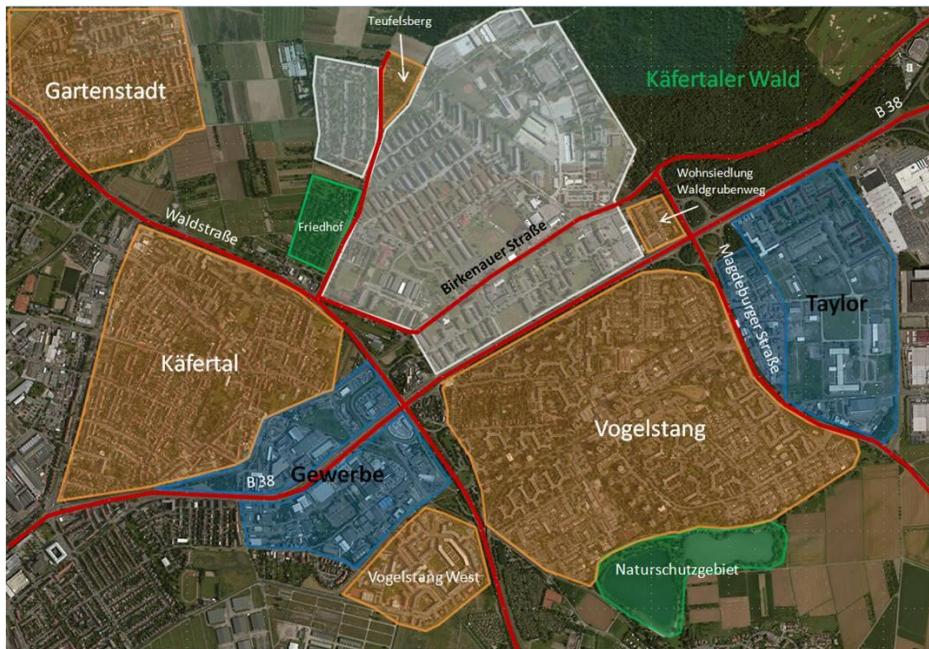


Abbildung 2-2: Angrenzende Quartiere / Umfeld

## 2.2 Verkehrliche Anbindung und Erschließung

### Kfz-Verkehr

#### Plan 2.2.1 Anbindung und Erschließung Kfz-Verkehr - Bestand

Das Quartier BFV ist für den Kfz-Verkehr über die Birkener Straße in Verbindung mit der Magdeburger Straße an die im Süden verlaufende B38 angebunden. Die Anschlussstelle Viernheim der BAB6 ist mir dem PKW in nur wenigen Minuten erreichbar. Eine weitere Anbindung an die B 38 besteht über die Wasserwerkstraße in Verbindung mit der Waldstraße im Westen des Quartiers.

Die parallel laufenden verkehrstechnischen Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und der Anbindungsknoten hatte zum Ergebnis, dass der Kreuzungsbereich Waldstraße / Wasserwerkstraße bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze ist. Dies ist nicht zuletzt durch die unmittelbare Nähe der in die Wasserwerkstraße einmündenden Bensheimer Straße bedingt. Mit der Entwicklung von Benjamin-Franklin sollen Lösungen für eine Verbesserung gesucht werden.

Über die Waldstraße wird der Mannheimer Norden sowie der südlich der B38 liegende Stadtteil Vogelstang erreicht. Auch der westliche Nachbarstadtteil Käfertal ist über die Poststraße für PKW gut zu erreichen.

## ÖPNV

### *Plan 2.2.2: ÖPNV-Anbindung und -Erschließung - Bestand*

Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt derzeit über die Stadtbahnlinie 5 mit den Haltestellen Bensheimer Straße und Käfertaler Wald. Die Trasse wird auf einem eigenen Gleiskörper geführt und ist betrieblich nach EBO (Eisenbahnbetriebsordnung) geregelt. Sie führt in Richtung Osten über Viernheim zum Bahnhof Weinheim - an der DB-Strecke Frankfurt - Heidelberg liegend - und in Richtung Westen über Käfertal direkt in die Mannheimer City.

Des Weiteren verbindet die Buslinie 54 - im Zuge der Birkenauer Straße geführt – den Stadtteil Käfertal mit dem Stadtteil Vogelstang bzw. den östlich gelegenen großflächigen Einzelhandelsangeboten (Mann Mobilia, Kurpfalzzentrum, etc.). Sie bedient beide Haltestellen.

BFV liegt damit nicht im 300m Einzugsbereich der beiden Haltestellen und ist gemäß des Qualitätsstandards im NVP Mannheim nur ungenügend erschlossen. Lediglich der Teilbereich Columbus kann als gut abgedeckt gelten.

## Radverkehr

### *Plan 2.2.3: Radverkehrsnetz - Bestand*

Im Umfeld von BFV führen verschiedene Radverkehrsverbindungen mit regionaler Bedeutung abseits von Straßen, insbesondere durch den östlich gelegenen Käfertaler Wald sowie westlich entlang der Felder.

Weitere Verbindungen verlaufen im Zuge von Straßen, teilweise gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Das Lückenschlussprogramm der Stadt Mannheim sieht hier Handlungsbedarf, insbesondere für die Verbesserung der Radverbindung entlang der Birkenauer Straße.

Des Weiteren mangelhaft sind die Radverbindungen in die südlichen Stadtteile über die bestehenden Straßenbrücken und hier insbesondere die (Freizeit-)Verbindung zwischen dem Käfertaler Wald und dem Naturschutzgebiet Vogelstang.

## 2.3 Zusammenfassende Bewertung

Die Konversionsfläche Benjamin-Franklin-Village ist hervorragend an das kommunale und regionale Straßennetz angebunden. Insbesondere hervorzuheben ist die gute Anbindung an die Bundesautobahnen A6 und - über die A 659 - an die A5. Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Ertüchtigung des Anbindungsknotens Waldstraße / Wasserwerkstraße, der schon im Bestand Leistungsfähigkeitsengpässe in der Spitzstunde aufweist.

Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist dagegen nur bedingt attraktiv. Zwar liegen die Quartiere Columbus und Funari im 300m-Einzugsbereich der beiden Haltestellen der Stadtbahnlinie 5 (ehemals OEG-Linie), der größte Teil der Entwicklungsfläche liegt jedoch deutlich außerhalb. Das gilt auch für die Buslinie 54, die dieselben Haltestellen wie

die Stadtbahn bedient. Handlungsbedarf besteht hinsichtlich des Ausbaus des derzeitigen ÖPNV-Angebots durch ein leistungsfähiges Verkehrsmittel für ein Quartier mit 8.000 neuen Einwohnerinnen und Einwohnern. Damit können positive Effekte auch für das nördlich angrenzende Wohngebiet Teufelsberg erzeugt werden können.

Für den Radverkehr ist die Konversionsfläche derzeit eine Barriere, die nur im Zuge der Birkenauer Straße durch ein - allerdings eher unattraktives - Angebot durchfahren werden kann. Entlang der Ränder des Gebiets verlaufen überregional bedeutsame Radverkehrsverbindungen, die im Zuge der Entwicklung aufgegriffen und vernetzt werden sollen. Handlungsbedarf besteht auch hinsichtlich der Schaffung von attraktiven Verbindungen zu den südlich angrenzenden Quartieren Vogelstang und - im Osten - zur Konversionsfläche Taylor.

### **3 ANFORDERUNGEN / ANSÄTZE FÜR EINE VERKEHRLICH NACHHALTIGE QUARTIERSENTWICKLUNG**

#### **3.1 Ziele aus der Rahmenplanung 2014**

Im Rahmenplan Benjamin-Franklin-Village von 2014 wurden hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung Ziele formuliert, die sich am Prinzip von Nachhaltigkeit orientieren:

- Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes,
- Verknüpfung / Vernetzung der Mobilitätsangebote,
- Wahrnehmung / Gestaltung von Straßenräume als Aufenthaltsräume,
- Minimierung des Kfz-Verkehrsaufkommens,
- Umfeldverträgliche Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs,
- Nutzung vorhandener Straßeninfrastruktur,
- Emissionsarme Mobilität/ Förderung alternativer Antriebstechnologien,
- Dezentrales Parkierungskonzept / Parkraumbewirtschaftung.

Diese Ziele gelten auch für die Weiterentwicklung der Rahmenplanung und die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsangebote.

#### **3.2 Anforderungen aus der Sicht von Nutzergruppen**

##### **Kinder und Jugendliche**

Kinder und Jugendliche bewegen sich in ihrer alltäglichen Mobilität häufig zu Fuß und mit dem Fahrrad oder anderen nicht-motorisierten Verkehrsmitteln (Inliner, Kickboards, Skateboards) fort. Die Unterstützung einer eigenständigen Mobilität - hierzu gehört auch die eigenständige Nutzung des ÖPNV - fördert nicht nur die Selbstständigkeit der Kinder und Jugendlichen, sondern auch die Ausbildung motorischer und kognitiver Fähigkeiten. Kinder und Jugendliche haben ein ausgeprägtes Bedürfnis nach Spiel- und Aufenthaltsräumen. Spielstätten, Wohn- und Lernorte sollten für Kinder und Jugendliche mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder zu Fuß möglichst sicher und direkt erreichbar sein. Das gilt insbesondere für die Schule an der Wasserwerkstraße (auch für Schülerinnen und Schüler von außerhalb) sowie die Betreuungseinrichtungen im Quartier. Für diese Einrichtungen sind die Empfehlungen der EFA 2010 zu beachten.

Verkehrsregelungen sollten möglichst selbsterklärend, Straßenquerungsmöglichkeiten sicher und einsehbar und Detailplanungen auf die Bedürfnisse der Zielgruppe Kinder und Jugendliche abgestimmt sein. Eine Stadt der kurzen Wege und eine bespielbare Stadt sind vor allem für Kinder von Bedeutung. Hierzu gehört auch die Verlangsamung des Kfz-Verkehrs in allen Erschließungsstraßen bis hin zur Einrichtung von Verkehrsberuhigten Bereichen (VZ 325 StVO).

Die Schaffung eines zusammenhängenden und möglichst „grünen“ Fuß- und Radwegenetzes in BFV ist gerade für Kinder und Jugendliche von Bedeutung und unterstützt sie in einer eigenständigen Mobilität.

### **Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen**

Angesichts der demografischen Entwicklung ist Seniorinnen und Senioren besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Auch wenn diese Altersgruppe beim Eintritt in den Ruhestand noch viel mit dem Kfz mobil ist, gewinnt mit zunehmendem Alter und nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden körperlichen Einschränkungen ("Schulterblick", Reaktionsfähigkeit, Mobilitätseinschränkungen) das Zu-Fuß-Gehen an Bedeutung. Auch das Fahrradfahren ist für die älteren Generationen, nicht nur durch neue technische Entwicklungen wie das Pedelec, zunehmend attraktiv. In diesem Zusammenhang bestehen insbesondere Anforderungen hinsichtlich einer sicheren Führung im Straßenraum bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten.

Für Seniorinnen und Senioren ist die Barrierefreiheit der Verkehrsanlagen von großer Bedeutung. Es ist auf barrierefreie Querungsmöglichkeiten und kontrastreiche Differenzierung sowie ausreichende Dimensionierung von Verkehrsflächen in den Straßenseitenräumen zu achten. Außerdem sollten Freigabe- und Räumzeiten der Fußgängerschutzanlagen auf ältere und mobilitätseingeschränkte Personen angepasst werden und die Anlagen mit akustischen Signalen ausgestattet sein.

Werden Fuß- und Radverkehr in gemeinsamen Räumen geführt, sollten die Flächen für den Fuß- und den Radverkehr taktil voneinander getrennt sein. Eine gemeinsame Führung sollte nur in Ausnahmefällen und bei ausreichend dimensionierten Anlagen gestattet werden.

Hinsichtlich der Gestaltung von Haltestellen haben der RNV, die AG Barrierefreiheit Mannheim und der Badische Blinden- und Sehbehindertenverein gemeinsam Standards festgelegt, die beachtet werden sollten.

Ein zusammenhängendes möglichst „grünes“ Wegenetz, das BFV-Zentrum, die einzelnen Wohnquartiere sowie Park- und Grünanlagen miteinander verbindet, ist auch für Seniorinnen und Senioren - in Verbindung mit ausreichend und attraktiven Sitzmöglichkeiten - attraktiv. Die soziale Sicherheit sollte vor allem an den Tagesrandzeiten durch eine gute Beleuchtung und die Vermeidung von Angsträumen gewährleistet werden.

### **Erwerbstätige**

Für Erwerbstätige ist die Anbindung des Wohnstandortes an das Straßennetz, den ÖPNV und das Radverkehrsnetz von vorrangiger Bedeutung. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Arbeitsplätze für den größten Teil der Erwerbstätigen nicht im Quartier sondern außerhalb liegen. Im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sollte die Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbunds betont werden. Hierzu gehört eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz mit möglichst direkten Verbindungen und dichter Taktung in Richtung Innenstadt, zu (Haupt-)Bahnhöfen und Arbeitsplatzschwerpunkten.

Ein attraktives Radverkehrsnetz sollte ebenso an wesentliche Ziele und Arbeitsplatzschwerpunkte angebunden sein und möglichst direkt und sicher verlaufen.

Die Anbindung des Kfz-Verkehrs ist so gestalten, dass der Verkehr angrenzende Wohngebiete und sensible Bereiche nicht belastet. Der Verkehr ist so verträglich wie möglich über direkte Anbindungen abzuwickeln.

Hinsichtlich der Anforderungen an die Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen sollte dem in der jüngeren Generation gerade in Städten zu verzeichnenden Trend "Teilen statt Besitzen" Rechnung getragen und CarSharing-Stellplätze sowie Bike-Sharing-Angebote bereitgestellt werden. Damit besteht die Möglichkeit, das Stellplatzangebot zu reduzieren (siehe hierzu auch Kap. 3.3 und 5.5)

### Kunden und Besucher

Für Kunden und Besucher des Quartiers und seiner Einrichtungen – hierzu gehören die Sport- und Fitnessanlagen, die kulturellen Einrichtungen wie der Medienpark oder das Theater in der Boulder-Halle und auch das Zentrum vom Benjamin-Franklin-Village – ist eine attraktive und direkte Anbindung über die Netze aller Verkehrsmittel wichtig. Die Nutzung des Umweltverbunds sollte dabei gefördert und der ÖPNV bei besonderen Veranstaltungen im Quartier wie Konzerten und Festen aktiv beworben und z.B. Inklusiv-Tickets bei Veranstaltungen angeboten werden.

Notwendige Pkw-Stellplätze sollten bedarfsoorientiert hergestellt und möglichst so erschlossen werden, dass keine Straßen mit empfindlicher Randnutzung benutzt werden müssen, um unnötige Belastungen und Fremdbelegung zu vermeiden.

### 3.3 Rechtliche Möglichkeiten zur Parkierung

Die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen ist in der Landesbauordnung LBauO Baden Würtemberg (in überarbeiteter Fassung am 1. März 2015 in Kraft getreten) geregelt:

- **§ 37, Abs. 1 und 4 LBauO Baden-Württemberg:**

Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen muss mindestens 1 Stellplatz pro Wohneinheit hergestellt werden. Bei der Errichtung von sonstigen baulichen Nutzungen mit zu erwartendem Zu- und Abfahrtsverkehr sind notwendige Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie - unter Berücksichtigung der Qualität des ÖPNV - für die ordnungsgemäße Nutzung ausreichen.

Die notwendigen Stellplätze sind auf dem Baugrundstück, ggfs. auch auf einem anderen Grundstück herzustellen.

Die LBauO BW bietet die Möglichkeit zur Reduzierung von Stellplätzen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind:

- **§ 37, Abs. 3 LBauO Baden-Württemberg, ergänzt um die dazugehörige Verwaltungsvorschrift:**

Aussetzung der Herstellung von notwendigen Stellplätzen, solange und soweit nachweislich kein Bedarf besteht, weil:

- BewohnerInnen kein Kfz halten (beispielsweise bei Altenwohnungen),

- BewohnerInnen preisgünstige Zeitkarten für den ÖPNV zur Verfügung stehen („Job-Tickets“)

Der Nachweis über die Erfüllung der Voraussetzungen obliegt dem Bauherrn. In beiden Fällen ist die Stellplatzpflicht als solches nicht berührt, d.h. es sind durch Baulast gesicherte Fläche zur späteren Herstellung von Stellplätzen vorzuhalten (s.a. §37 Abs.3, S.2 LBauO BW), da nur die Herstellung ausgesetzt ist, solange die Voraussetzungen erfüllt sind.

Gemeinsam mit den Investoren auf Franklin entwickelt die MWSP aktuell eine Strategie, wie auf den Bau von bis zu 20% der baurechtlich geforderten Tiefgaragenplätze verzichtet werden kann. Das Konzept soll zum Herbst 2017 fertiggestellt sein. Hierzu gehört auch die Einrichtung einer Mobilitätszentrale, welche insbesondere in der Aufsiedlungsphase mit qualifiziertem Personal ausgestattet ist. Die zukünftigen Bewohner im Quartier können sich hier mit den Mobilitätsangeboten vertraut machen und die einzelnen Bausteine (Carsharing, ÖPNV Tickets, Leihräder, etc.) buchen.

Auch zur sog. "Stellplatzablöse" trifft die LBauO BW Aussagen:

- **§ 37, Abs.5/6 LBauO Baden-Württemberg:**

Bei „großen Schwierigkeiten“ (unmöglich oder unzumutbar) kann die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen durch Zahlung eines Geldbetrags abgelöst werden. Die Ablösebeiträge sind zweckgebunden (z.B. auch für ÖPNV und Fahrradverkehr) zu verwenden. Ablösungen sind bei Wohnnutzungen zunächst ausgeschlossen → Ausnahmen, Befreiungen über § 56 Abs.2 LBauO.

Die Stadt Mannheim hat zu Ablösebestimmungen 3 Zonen festgelegt (mit jeweils unterschiedlichen Graden an Ablösemöglichkeiten). Benjamin-Franklin-Village liegt dabei in Zone 3 (Übriges Stadtgebiet).

Bei der Frage, wie ein nachhaltiges Quartier im Hinblick auf das Parkraumangebot und dessen Verteilung aussehen kann, ist zu unterscheiden zwischen stellplatzfreien und stellplatzarmen Quartieren:

- stellplatzfrei bedeutet: Wohnen mit Auto, aber ohne Stellplatz auf eigenem Grund / vor der Haustür, Stellplätze in Quartiergaragen, vorzugsweise am Quartiersrand
- autofrei bedeutet: Wohnen ohne eigenes Auto

Die Voraussetzungen dafür sind zum einen die Aussetzung von der Stellplatzpflicht zur Errichtung von Stellplätzen, zum anderen vertragliche Regelungen zum Verzicht auf ein eigenes Auto („Autofrei-Erklärung“ wie beispielsweise in Freiburg-Vauban). In den meisten Fällen bedeutet diese Regelung die Entkoppelung von Wohneigentum und Stellplatzherstellung.

Hinsichtlich einer Pflicht zur Errichtung von Stellplätze für Fahrräder trifft die **überarbeitete LBauO BW in den §§ 35 Abs. 4 und 37 Abs. 2** in Verbindung mit der Verwaltungsvorschrift zur Herstellung von notwendigen Stellplätzen (VwV Stellplätze) (seit 28. Mai 2015 in Kraft) folgende Aussagen:

Für jede Wohnung sind zwei geeignete wettergeschützte Fahrrad-Stellplätze herzustellen, es sei denn, dass sie nicht oder nicht in dieser Anzahl nach Art, Größe und Lage der Wohnung erforderlich sind. Sie decken dabei sowohl den Bedarf für Bewohnerinnen und Bewohner als auch für Besucherinnen und Besucher.

Bei der Errichtung sonstiger baulicher Anlagen kann bis zu einem Viertel der notwendigen Kfz-Stellplätze durch die Schaffung von Fahrrad-Stellplätzen ersetzt werden. Dabei sind für einen Kfz-Stellplatz vier Fahrradstellplätze herzustellen. Eine Anrechnung der so geschaffenen Fahrrad-Stellplätze auf die oben erwähnte Verpflichtung – unter Berücksichtigung der ÖPNV-Qualität – erfolgt nicht.

Für die Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr von Fahrrädern zu erwarten ist, müssen notwendige Fahrrad-Stellplätze in solcher Zahl hergestellt werden, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen. Die notwendigen Fahrrad-Stellplätze müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig, durch Rampen oder durch Aufzüge zugänglich sein und eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen.

Darüber hinaus können entsprechende Satzungen von der Kommune erlassen werden.

## 4 ZUKÜNSTIGE SITUATION

### 4.1 Rahmenplanung 2014

#### Verkehrskonzept - MIV-Erschließung

Das Verkehrskonzept aus der Rahmenplanung von 2014 nutzt konsequent die vorhandene Straßeninfrastruktur. Das Entwicklungsgebiet soll vollständig über die Birkenauer Straße angebunden werden. Damit werden die infolge der Entwicklung resultierenden Kfz-Verkehrsbelastungen vollständig auf der Birkenauer Straße gebündelt (Ausnahme Verkehrsaufkommen aus der Offizierssiedlung).

Von der Birkenauer Straße aus erfolgt die Erschließung über die bestehenden zentralen Achsen (z.B. Lincoln Avenue, an die Teile von Benjamin-Franklin-Mitte und das Gebiet Sullivan angebunden sind), die allerdings in einem Sackgassensystem enden. Dies erschwert die Orientierung und vor allem die Nutzbarkeit, wenn es erforderlich wird, zwischen den Quartieren mit dem Kfz zu pendeln. Hinzu kommt, dass im Falle von Störungen (z.B. Wasserrohrbrüche) die Erreichbarkeit eingeschränkt wird. Zudem müssen an allen Straßenenden Wendehämmer ausgebildet werden, die auch für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge (Müll, Feuerwehr) nutzbar sind und daher einen nicht unerheblichen Flächenbedarf nach sich ziehen.



Abbildung 4-1 a: Verkehrskonzept MIV-Erschließung - Rahmenplan 2014

Eine wesentliche Aufgabe der Fortschreibung des Rahmenplans ist es daher, für diese Probleme Lösungen zu finden, die den Zielen einer nachhaltigen verkehrlichen Entwicklung nicht entgegenstehen.

### Verkehrskonzept - ÖPNV-Erschließung

Ergänzend zur bestehenden ÖPNV-Stadtbahnachse (Linie 5) entlang der Birkenauer Straße mit den beiden Haltepunkten Bensheimer Straße und Käfertaler Wald soll das gesamte Quartier zukünftig durch eine Ringbuslinie erschlossen werden, die ebenfalls beide Haltestellen bedient. Optional soll die Linie in den benachbarten Stadtteil Vogelstang (oder auch zum Käfertaler Bahnhof) und weiter geführt werden.

Die Ringbuslinie soll mit Elektrobussen betrieben werden, um dem angestrebten Ziel einer energieeffizienten und nachhaltigen Mobilität (Förderung von alternativen Antriebstechnologien) gerecht zu werden.

In der weiteren Diskussion um eine qualitätvolle und leistungsfähige ÖPNV-Erschließung von BFV hat sich gezeigt, dass angesichts einer geplanten Einwohnerzahl von ca. 8000 EW eine Buserschließung nur eingeschränkt leistungsfähig ist. Damit kann die angestrebte hohe Nutzung des ÖPNV kaum erreicht werden. Hinzu kommt, dass mit einer Ringbuserschließung die Weiterfahrt in Richtung Innenstadt oder ins benachbarte Viernheim immer mit einem Umsteigen verbunden wäre, was nach vorliegenden Erfahrungen die Attraktivität des ÖPNV-Angebots ebenfalls einschränkt.



Abbildung 4-1 b: Verkehrskonzept ÖPNV-Erschließung - Rahmenplan 2014

Aufgabe der Fortschreibung des Rahmenplans ist es daher, ein den Zielen entsprechendes, leistungsfähiges ÖPNV-Angebot zu entwickeln und mit dem ÖPNV-Aufgabenträger, dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) abzustimmen.

### **Versorgungsangebote / Infrastruktur**

Laut Rahmenplanung sollen entlang der Birkenauer Straße, die die Nahtstellen zwischen dem gewerblich geprägten Columbus-Quartier entlang der B 38 und den nördlich angrenzenden Wohngebieten bildet, konzentriert Versorgungsangebote (Einkaufen, Dienstleistungen, Kleingewerbe) angesiedelt werden, die mit den geplanten Nutzungen in Columbus (großflächiger Einzelhandel) korrespondieren. Die Birkenauer Straße selbst soll zu einem Stadt boulevard mit Aufenthaltscharakter ausgebildet werden.

Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung des Rahmenplans zur Entfernung dieser Versorgungsinfrastruktur zu den Wohnquartieren (BFV-Mitte, Sullivan, Offizierssiedlung, Teufelsberg) haben ergeben, dass eine gute fußläufige Erreichbarkeit im 500m Radius nur für kleine Teilflächen gegeben ist. Dies steht dem Ziel einer Stärkung des Umweltverbundes im Binnenverkehr entgegen, zumal die im Rahmenplan vorgeschlagene Buslinie zur ÖPNV-Erschließung von BFV nicht in die Birkenauer Straße führt.

Hinzu kommt, dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen in der Birkenauer Straße hoch sein wird und die Aufenthaltsqualität einschränken wird.

### **4.2 Gebietsabgrenzungen in Benjamin-Franklin-Village**

Das Benjamin-Franklin-Village besteht aus verschiedenen Teilgebieten mit jeweils unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für die zukünftige Entwicklung. Die größte Fläche (37 ha) wird durch das Quartier Benjamin-Franklin-Mitte gebildet, wo Wohnen auch zukünftig die vorherrschende Nutzung sein soll. An Benjamin-Franklin-Mitte angelagert sind die ehemalige Offizierssiedlung im Nordwesten und das Quartier Sullivan im Nord-Osten. Auch diese Quartiere sollen überwiegend zu Wohnstandorten entwickelt werden. Teilbereiche des Gebietes Sullivan werden als Mischgebiet ausgewiesen um auch für die Wohnnutzungen verträgliche ergänzende Kultur- und Dienstleistungsangebote entwickeln zu können. Im Süd-Westen grenzt das Plangebiet Funari an. Hier wird ein Mischgebiet mit Dienstleistungs- und Wohnnutzungen entwickelt.

Der im Süden angrenzende Bereich Columbus-Nord - durch ein breites Grünband von Benjamin-Franklin-Mitte getrennt - soll dagegen als Mischgebiet entwickelt werden, wo Wohnen von untergeordneter Bedeutung ist. Getrennt durch die Bahntrasse der Stadtbahnlinie 5 erstreckt sich das Quartier Columbus entlang der B 38, dessen Westteil als Standort für großflächigen Einzelhandel vorgesehen ist, ergänzt um kleinteilige gewerbliche Nutzungen und Freizeitnutzungen im Ostteil.



Abbildung 4-2: Quartierseinteilung im Untersuchungsgebiet

#### 4.3 Zukünftige Nutzungen im Gebiet Benjamin-Franklin-Mitte

Benjamin-Franklin-Village-Mitte soll zu einem attraktiven Wohnstandort mit sowohl neuen Wohnungsangeboten als auch Angeboten in bestehenden Geschosswohnungsbauten entwickelt werden. Die Angebote sollen sich schwerpunktmäßig an Familien mit Kindern und Kreative mit mittlerem und geringem Einkommen richten<sup>1</sup>. Die Anforderungen von dieser Zielgruppe (Siehe Kap. 3.2) an das verkehrliche Angebot müssen berücksichtigt werden.

Die Außenräume von Benjamin-Franklin-Mitte, insbesondere die umgebenden Grünflächen sollen aufgewertet und als parkähnliches Grünband mit vielfältigen Freizeit- und Aktivitätsangeboten gestaltet werden.

Im Zuge der Diskussion mit den an der Fortschreibung der Rahmenplanung beteiligten Planungsbüros aus den Bereichen Freiraum und Städtebau wurde angeregt, ein Versorgungszentrum in Benjamin-Franklin-Mitte am Grünanger zwischen Jefferson Street und Washington Street zu entwickeln und dies als Zentrum im übergreifenden Sinn (Angebote zur Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs, Angeboten für soziale Infrastruktur, kulturelle Angebote, Gastronomie, etc.) auszubilden. Dieser Empfehlung wurde seitens der MWSP

<sup>1</sup> Siehe "Rahmenplan Benjamin-Franklin-Village", S. 72)

in Abstimmung mit der Fachverwaltung der Stadt Mannheim gefolgt. Die entsprechenden städtebaulichen Studien zur Lage und Gestaltung liegen vor und wurden dem Verkehrskonzept der Rahmenplan-Fortschreibung zugrunde gelegt. Darüber hinaus wurden die Verkaufsflächen definiert und in der verkehrstechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Als schulische Einrichtungen ist der Ausbau der bestehenden schulischen Infrastruktur an der Wasserwerkstraße durch den Neubau einer 4-zügigen Grundschule vorgesehen. Die ehemalige Middle School an der Birkenauer Straße soll zu einem Weiterbildungsinstitut der UMM ertüchtigt werden.

Die vorhandenen Angebote im Sektor Sport (Sportarena, Sportplätze, Tennishallen, etc.) sollen ebenfalls ertüchtigt und weiterhin genutzt werden.

Das Versorgungszentrum und die sonstigen besonderen Einrichtungen in Benjamin-Franklin-Mitte dienen auch den anderen Teilgebieten und sollen daher gut erreichbar sein.

#### **4.4 Zukünftige Nutzungen im Gebiet Funari**

Im Gebiet Funari soll es einen Nutzungsmix aus Dienstleistungen, wie z.B. Ärztehaus, integrativer Hotelbetrieb, KITA, Büro- und Pflegenutzungen, sowie klassischen Wohnnutzungen geben. Diese Baufelder und Gebäude werden über die neue Robert-Funari-Straße erschlossen.

Diese Einrichtungen dienen auch den anderen Teilgebieten und sollen daher gut erreichbar sein.

#### **4.5 Zukünftige Nutzungen im Gebiet Sullivan**

Im Gebiet Sullivan wird eine Mischung aus Mehr- und Einfamilienhäusern in unterschiedlichster Ausprägung entwickelt. Zur Birkenauerstraße im Süden entsteht ergänzend ein Mischgebiet mit einem vielfältigen Angebot an kulturellen, gastronomischen und dienstleistungsorientierten Angeboten.

Es wird angestrebt, einzelne baulich / historisch interessante und erhaltenswerte Gebäude einer öffentlichen Nutzung zuzuführen (z.B. alte Panzerhalle, altes Kasino, Chapel in Sullivan). Diese Einrichtungen dienen auch den anderen Teilgebieten und sollen daher gut erreichbar sein.

## 5 VERKEHRSKONZEPT BENJAMIN-FRANKLIN-VILLAGE 2017

### 5.1 Motorisierter Individualverkehr fließend

- Plan 5.1 a: Verkehrskonzept - Anbindung und Erschließung Kfz-Verkehr*
- Plan 5.1 b: Verkehrskonzept - Flächenaufteilung in den Haupterschließungs- und Hauptverkehrsstraßen*
- Plan 5.1 c: Verkehrskonzept - Flächenaufteilung in den Sammel- und Erschließungsstraßen, Gebiet Benjamin-Franklin-Mitte*
- Plan 5.1 d: Verkehrskonzept - Flächenaufteilung in den Sammel- und Erschließungsstraßen, Gebiet Benjamin-Franklin-Mitte*
- Plan 5.1 e: Verkehrskonzept - Flächenaufteilung in den Sammel- und Erschließungsstraßen, Gebiete Funari und Sullivan*

#### Äußere Kfz-Erschließung

Die Anbindung ans übergeordnete Straßennetz / an die B 38 erfolgt - wie schon im Bestand - über die Waldstraße und über die Birkenauer Straße / Magdeburger Straße (siehe hierzu Kap. 2.2). Darüber hinaus gibt es über die Fürther Straße eine weitere, untergeordnete Anbindung an die B38 (rechts rein / rechts raus). Der Anschluss der Wasserwerkstraße an die Waldstraße im Osten erfolgt – wie heute – über einen signalgeregelten Knotenpunkt, der ausgebaut werden muss, um die prognostizierten Verkehrsmengen abwickeln zu können. Der Anschluss im Westen, am Platz der Freundschaft (Knoten Birkenauer Straße / Fürther Straße / Lincoln-Allee), erfolgt – ebenfalls wie heute – über eine Kreisverkehrsanlage. Um die dort auftretenden Störungen des Verkehrsablaufs durch die Stadtbahn zu verringern, die den Anschluss der Fürther Straße kreuzt, ist bei Bedarf ein Ausbau, z.B. als Turbokreisverkehr, ohne zusätzlichen Flächenbedarf möglich.

#### Innere Kfz-Erschließung Benjamin-Franklin-Mitte

BFV soll als verkehrlich nachhaltiges Quartier entwickelt werden. Daher erfolgt die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sparsam und unter weitestgehender Verwendung des vorhandenen Erschließungsnetzes und seiner Infrastruktur. Einzige wesentliche Veränderung im Netz ist die Herstellung einer Hauptverkehrsstraße (Robert-Funari-Straße) als neue Verbindung zwischen der Birkenauer Straße und Wasserwerkstraße. Auch die Robert-Funari-Straße greift bestehende Straßeninfrastruktur auf. Die Robert-Funari-Straße ersetzt die heutige Funktion der südlich liegenden Bensheimer Straße. Die heutige Einmündung der Bensheimer Straße in die Wasserwerkstraße wird für den Kfz-Verkehr aufgegeben. Die Bensheimer Straße wird dadurch zur Erschließungsstraße, die als Sackgasse nur noch an die Birkenauer Straße angebunden ist. Durch diese Netzänderung ist die notwendige Ertüchtigung des Knotenpunkts Wasserwerkstraße / Waldstraße möglich.

Haupterschließungsachsen für BFV nördlich der Birkenauer Straße sind im Westen die Wasserwerkstraße (südwestlich der Jefferson-Straße) und im Osten die Lincoln-Allee (südöstlich der Sullivan-Straße) mit Anbindung an den Platz der Freundschaft. Die Lincoln-Allee

nordwestlich der Sullivan-Straße und die Wasserwerkstraße nordöstlich der Jefferson-Straße übernehmen die Funktion einer Sammelstraße. Die Wasserwerkstraße bindet außerdem die Offizierssiedlung ans übergeordnete Straßennetz an. Die Knoten an der Robert-Funari-Straße (Wasserwerkstraße, Washington-Straße, Bensheimer Straße) sind aus Gründen der Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Stadtbahnquerung zu signalisieren. Nach Realisierung der Straßenbahn muss auch der Knotenpunkt Lincoln-Allee / Jefferson-Straße signalisiert werden.

Die Wasserwerkstraße und Lincoln-Allee sind im Norden durch die Erschließungsstraßen Jackson-Straße und Jefferson-Straße miteinander verbunden. Im Süden stellt die Washington-Straße die Querverbindung zwischen der Robert-Funari-Straße und der Lincoln-Allee her. Die Erschließung des Quartiers Sullivan ist im Norden und Süden durch Anschlüsse an die Lincoln-Allee gesichert. Ergänzt wird das Straßennetz durch (private) Wohnwege zwischen den Baufeldern.

Die Hauptverkehrsstraßen (Birkenauer Straße, Robert-Funari-Straße, Südteil Wasserwerkstraße) sollen als Vorfahrtstraßen ausgewiesen werden, in denen die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h gilt. Für die Hauptschließungsstraßen (Mittelteil Wasserwerkstraße und Südteil Lincoln-Allee) wird 30 km/h (als Streckengeschwindigkeitsbegrenzung) mit Vorfahrt empfohlen, für die Sammel- und Erschließungsstraßen eine Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 20 oder 30 mit rechts-vor-links-Regelung.

Mit den zu erwartenden Verkehrsbelastungen ist i.d.R. ein zweispuriger Querschnitt ausreichend. Die Robert-Funari-Straße (Hauptverkehrsstraße) und der südöstliche Abschnitt der Lincoln-Allee (Hauptschließungsstraße) erhalten zusätzlich einen multifunktionalen Mittelstreifen, um Abbiegespuren und Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer anlegen zu können. Weitere Fahrbahnaufweitungen für Abbiegespuren sind am südlichen Ende der Wasserwerkstraße (Knotenpunkte Waldstraße und Robert-Funari-Straße) und westlichen Ende der Birkenauer Straße (Knotenpunkt Bensheimer Straße) erforderlich.

In den Hauptverkehrsstraßen (Birkenauer Straße, Robert-Funari-Straße, Südteil der Wasserwerkstraße) beträgt die Fahrspurbreite wegen der höheren Verkehrsmengen, höheren Lkw-Anteile und höheren Geschwindigkeiten 3,25m. Daraus ergibt sich in den 2-streifigen Bereichen eine Fahrbahnbreite von 6,50m. Der multifunktionale Mittelstreifen in der Funari-Straße wird 2,75m bis 3,00m breit ausgebildet. In den Sammel- und Erschließungsstraßen ist eine Fahrbahnbreite von 6,00m ausreichend. Darin enthalten ist ein Sicherheitsabstand zu den in den Erschließungsstraßen angeordneten Parkstreifen. Der Sicherheitsabstand kommt insbesondere auch dem Radverkehr zu Gute.

Ausnahme bei der Flächenaufteilung im Straßenraum ist die Jefferson Street. Hier werden Straßenbahn und Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt (siehe hierzu auch Kapitel 5.2), die Fahrbahnbreite von 7,40m ist mit dem rnv abgestimmt.

An allen Kreuzungen und Einmündungen wurde das 3-achsige Müllfahrzeug als Bemessungsfahrzeug zugrunde gelegt. Das Ein- und Ausfahren soll ohne Mitbenutzung weiterer Fahrspuren möglich sein.

In den langen gradlinigen Abschnitten der Erschließungsstraßen werden zur Sicherung eines langsamem Kfz-Verkehrs Aufpflasterungen an den wichtigsten Fußgängerquerungsbe reichen empfohlen. Dies trägt zur Verkehrsberuhigung bei und erleichtert die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn (siehe Kapitel 5.3)

### Flächenaufteilung im Straßenraum

Grundlage für die Herleitung der erforderlichen Verkehrsflächen im Straßenraum sind die aus dem verkehrstechnischen Gutachten für BFV ermittelten zukünftigen Verkehrsbelastungen<sup>2</sup>, die technischen Regelwerke<sup>3</sup> sowie die Straßenverkehrsordnung StVO bzw. die geplanten Geschwindigkeitsregelungen.

<b>Sammel- und Erschließungsstraßen</b>	
Andrew-Jackson-Straße	3.100 Kfz / 24 h
Thomas-Jefferson-Straße	3.900 Kfz / 24 h
George-Washington-Straße	2.400 Kfz / 24 h
Abraham-Lincoln Allee (nördlich Sullivan-Straße)	7.500 Kfz / 24 h
Wasserwerkstraße (nördlich Jefferson-Straße)	5.800 Kfz / 24 h
<b>Haupterschließungsstraßen</b>	
Wasserwerkstraße (nördlich Funari-Straße)	9.900 Kfz / 24 h
Abraham-Lincoln-Allee (südlich Sullivan-Straße)	9.900 Kfz / 24 h
<b>Hauptverkehrsstraßen</b>	
Wasserwerkstraße (südlich Funari-Straße)	22.000 Kfz / 24 h
Robert-Funari-Straße	13.700 Kfz / 24 h
Birkenauer Straße	11.600 Kfz / 24 h

Tabelle 5-1: Kfz-Verkehrsbelastungen im Straßennetz - Planfall 3

(Quelle: Verkehrstechnische Untersuchung, Anlage 6.7)

Die zeichnerische Darstellung der Querschnitte mit Dimensionierung der Verkehrsflächen ist für die Haupterschließungs- und Hauptverkehrsstraßen dem Plan 5.1b, für die Sammel- und Erschließungsstraßen des Gebiets Benjamin-Franklin-Mitte den Plänen 5.1c und 5.1d zu entnehmen.

<sup>2</sup> StetePlanung mit T+T Verkehrsmanagement": Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Benjamin-Franklin-Village in Mannheim - Teilbericht BFV-Mitte"; Mai 2017

<sup>3</sup> im Wesentlichen: FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA 2002)

### **Innere Kfz-Erschließung Funari**

Das Gebiet Funari wird im Osten von der Robert-Funari-Straße, einer Hauptverkehrsstraße, im Westen von der Bensheimer Straße, einer Erschließungsstraße, erschlossen. Die Bensheimer Straße ist im Süden als untergeordnete Einmündung an die Robert-Funari-Straße und Birkenauer Straße angebunden. Wegen der dortigen Stadtbahnquerung muss die Einmündung signalisiert werden. Im Norden der Bensheimer Straße wird die heutige Einmündung in die Wasserwerkstraße für den Kfz-Verkehr aufgegeben, um den Knotenpunkt Wasserwerkstraße / Waldstraße ertüchtigen zu können. Die Bensheimer Straße wird damit zur Sackgasse. Für Fußgänger und Radfahrer soll die Verbindung allerdings offen bleiben (s. Kap. 5.3).

Am Ende der Bensheimer Straße ist eine Wendeanlage für Fahrzeuge bis 10m Länge (3-achsiges Müllfahrzeug) angeordnet. Diese benötigt auf den Seiten eine mindestens 1m breite Freihaltezone, die von Fahrzeugüberhängen überstrichen werden kann. Im Norden grenzt die Wendeanlage an den südlichen Geh- und Radweg der Wasserwerkstraße. Der Abstand zwischen der Wendeanlage und dem Gehweg sollte mindestens 1,50m betragen. In diesem Abstandsstreifen ist eine Radwegeverbindung zwischen der Bensheimer Straße und der Wasserwerkstraße zu schaffen. Die Verbindung soll auch als Notausfahrt, z.B. für die Feuerwehr, dienen. Sie ist durch umlegbare Poller vor missbräuchlicher Nutzung durch Kfz zu schützen.

Die Bensheimer Straße sollte wie die Sammel- und Erschließungsstraßen in den anderen Gebieten als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden. Da sie als Sackgasse eine geringe Verkehrsbedeutung hat, wird sie einschließlich Parkstreifen nur 6,50m breit ausgebildet. Kfz-Begegnungen sind dort nur an Ausweichstellen (wo nicht geparkt wird) möglich. Die Begegnung Pkw/Rad ist mit verminderter Geschwindigkeit überall möglich. Die Gestaltung der Robert-Funari-Straße ist im Teil „Innere Kfz-Erschließung Benjamin-Franklin-Mitte“ beschrieben.

Zwischen der Robert-Funari-Straße und der Bensheimer Straße ist eine Mischverkehrsfläche geplant, die als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden soll. Sie dient der Erschließung von Bestandsgebäuden und deren Stellplätzen wie auch der zukünftigen integrativen KITA. Die Mischverkehrsfläche ermöglicht eine von der stark frequentierten Robert-Funari-Straße entkoppelte Erschließung der KITA. Außerdem ist die Mischverkehrsfläche Teil des Fuß- und Radwegenetzes. Kfz-Durchgangsverkehr zwischen der Robert-Funari-Straße und Bensheimer Straße sollte durch umlegbare Poller verhindert werden.

Die zeichnerische Darstellung des Querschnitts Bensheimer Straße mit Dimensionierung der Verkehrsflächen ist dem Plan 5.1e zu entnehmen.

### **Innere Kfz-Erschließung Sullivan**

Das Gebiet Sullivan wird in Nord-Süd-Richtung von der John-Sullivan-Straße, einer Sammelstraße, erschlossen. Im Süden ist die John-Sullivan-Straße an die Abraham-Lincoln-Allee verkehrsrechtlich untergeordnet angebunden. Im Norden geht sie unmittelbar in die Abraham-Lincoln-Allee über. Im Quartier Tom Bock im Süden des Gebiets Sullivan schließt

ein Straßenring (Erschließungsstraße) an die John-Sullivan-Straße an. Im Norden sind öffentliche und private Wohnstraßen (Mischverkehrsflächen) an die John-Sullivan-Straße angebunden.

Das Gebiet Sullivan soll in die Tempo 30- oder Tempo 20-Zone des Gebiets Benjamin-Franklin-Mitte integriert werden. Die Wohnwege (Mischverkehrsflächen) sind als Verkehrsberuhigte Bereiche geplant, die der John-Sullivan-Straße verkehrsrechtlich untergeordnet sind.

Grundlage für die Herleitung der erforderlichen Verkehrsflächen im Straßenraum sind die aus dem verkehrstechnischen Gutachten für BFV ermittelten zukünftigen Verkehrsbelastungen für die John-Sullivan-Straße (siehe Tabelle 5.2), die technischen Regelwerke sowie die Straßenverkehrsordnung StVO bzw. die geplanten Geschwindigkeitsregelungen.

Sammel- und Erschließungsstraßen	
John-Sullivan-Straße (Süd)	3.200 Kfz / 24 h
John-Sullivan-Straße (Nord)	1.500 Kfz / 24 h

Tabelle 5-2: Kfz-Verkehrsbelastungen im Straßennetz - Planfall 3, Gebiet Sullivan  
(Quelle: Verkehrstechnische Untersuchung, Anlage 6.7)

Die John-Sullivan-Straße soll eine 6,00m breite Fahrbahn erhalten, die die Begegnung von Lkw zulässt. Auf beiden Straßenseiten verlaufen 2,50m breite Gehwege. Sie liegen teilweise direkt neben der Fahrbahn, teilweise – von der Fahrbahn abgesetzt – hinter Parkständen und Grünflächen. Ein- oder beidseitig der Fahrbahn sind Längs- oder Senkrecht-parkstände angeordnet, die durch kleinere oder größere Grünflächen gegliedert sind. Bei der Anordnung der Gehwege, Parkstände und Grünflächen spielen Aspekte der Straßenraumgestaltung und des Erhalts von Bäumen eine große Rolle.

Die zeichnerische Darstellung der Querschnitte mit Dimensionierung der Verkehrsflächen für die Sammel- und Erschließungsstraßen des Gebiets Sullivan ist dem Plan 5.1e zu entnehmen.

## 5.2 Öffentlicher Personennahverkehr

*Plan 5.2 a: Verkehrskonzept - ÖPNV-Erschließung Straßenbahn*

*Plan 5.2 b: Verkehrskonzept - ÖPNV-Erschließung Zwischenlösung Bus*

Das Benjamin-Franklin-Village soll durch eine neue Straßenbahnlinie erschlossen werden. Die Trasse schleift hinter der Haltestelle Bensheimer Straße aus der Stammstrecke aus und wird entlang der Robert-Funari-Straße und entlang dem Schulgelände auf eigenem Gleiskörper in die Jefferson Straße geführt.

Ab hier verkehrt die Straßenbahn straßenbündig im Mischverkehr mit Kfz und Radfahrern. Die Flächenaufteilung im Straßenraum ist so bemessen, dass ausreichender Abstand zu den Längsparkstreifen gewährleistet ist und keine gegenseitigen Störungen auftreten werden (siehe auch Plan 5.1b: Flächenaufteilung im Straßenraum).

Nach Querung der Lincoln-Allee verläuft die Trasse wieder auf separatem Gleiskörper und wird lediglich im Bereich einer Wendeschleife am Ende der Jefferson-Straße (mit Zufahrt zum Baufeld West) gequert. Endhaltestelle ist Sullivan (Wendeschleife im Grünbereich).

Die Haltestellen sind so platziert, dass die relevanten Ziele und Einrichtungen auf kurzem Weg erschlossen werden. Damit ist für Benjamin-Franklin-Mitte, Funari und Sullivan eine flächenhafte Erschließung im 300m Einzugsbereich sichergestellt. Die Offizierssiedlung liegt nicht in diesem Einzugsbereich, die Haltestellen sind aber noch immer fußläufig in akzeptabler Entfernung gut erreichbar. Die Haltestellen werden barrierefrei gestaltet und mit Aufenthaltsangeboten (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten) ausgestattet.

An der Haltestelle Bensheimer Straße besteht direkte Umsteigemöglichkeit in die Stadtbahnlinie 5 Richtung Weinheim mit Anschluss an die DB-Strecke Heidelberg – Darmstadt – Frankfurt. Von der Stadtbahnhaltestelle „Platz der Freundschaft“ aus soll mit einer E-Buslinie eine Verbindung zu dem südlich der B38 liegenden Stadtteil Vogelstang sowie dem Entwicklungsgebiet Taylor geschaffen werden.

Bis zur Realisierung der neuen Straßenbahn wird Benjamin-Franklin-Mitte durch eine Buslinie erschlossen. Diese ist an der Haltestelle Platz der Freundschaft mit der bestehenden Stadtbahnlinie 5 verknüpft, wird über die Lincoln-Allee ins Entwicklungsgebiet geführt und wendet über eine Schleifenfahrt durch die Jackson-Straße, Wasserwerkstraße und Jefferson-Straße. Außerdem soll die Buslinie von der Stadtbahnhaltestelle „Platz der Freundschaft“ aus den südlich der B38 liegenden Stadtteil Vogelstang sowie das Entwicklungsgebiet Taylor erschließen.

Das **Gebiet Funari** ist über die Haltestelle Bensheimer Straße bereits durch die bestehende Straßenbahnlinie 5 gut erschlossen. Alle Bereiche liegen nicht weiter als 400m von dieser Haltestelle entfernt. Die Haltestelle Schule der geplanten Straßenbahnlinie bzw. der geplanten Buslinie Benjamin-Franklin-Mitte (vor Realisierung der neuen Straßenbahnlinie) verbessert die ÖV-Erschließung der nordöstlichen Teile von Funari weiter.

Das **Gebiet Sullivan** ist im Süden über die Haltestelle Platz der Freundschaft der Straßenbahnlinie 5 und im Norden über die Haltestelle Sullivan der neu geplanten Straßenbahnlinie gut erschlossen. Eine Buserschließung durch das Gebiet Sullivan vor Realisierung der neuen Straßenbahnlinie ist nicht vorgesehen. Die ÖV-Erschließung von Sullivan erfolgt so lange durch die Stadtbahnhaltestelle am Platz der Freundschaft und die Buslinie in der Lincoln Allee mit 2 Bushaltestellen. Die weiteste Luftlinienentfernung zur nächstgelegenen Bushaltestelle an der Andrew-Jackson-Straße beträgt dann ca. 600m.

### 5.3 Radverkehr

#### *Plan 5.3: Verkehrskonzept - Radverkehrsnetz*

Mit dem Verkehrskonzept Benjamin-Franklin-Village wird das Ziel verfolgt, die bisherige Barriere des Areals aufzuheben und durchgängige Verbindungen insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Die bestehenden überörtlichen Radverbindungen (siehe Kap 2.2) werden aufgenommen; im Quartier wird ein dichtes Netz an Verbindungen geschaffen, durch das auch die Teilgebiete Benjamin-Franklin-Mitte, Funari und Sullivan gut

miteinander verbunden werden. Damit wird dem Radverkehr die für ein nachhaltiges Quartier angemessene Bedeutung beigemessen und eine kleinteilige Erschließung mit Anbindung aller wichtigen Einrichtungen gewährleistet.

Die Wasserwerkstraße und die Lincoln-Allee sind wichtige Anschlüsse ans städtische und regionale Radverkehrsnetz. Ein besonderes Angebot für den Radverkehr stellen der Radfernweg entlang der Birkenauer Straße (Lückenschlussprogramm Stadt Mannheim) und die Activity Lane im Zuge der Lincoln-Allee dar. Der Radfernweg entlang der Birkenauer Straße soll die überörtlich bedeutsame Relation Stadt Viernheim - Innenstadt Mannheim adäquat bedienen, die Activity Lane stellt als Bewegungsraum für alle Nichtmotorisierten (Räder, Scater, Longbord...) ein attraktives Angebot dar.

Der neue Anschluss Wasserwerkstraße / Robert-Funari-Straße hat zur Folge, dass in diesem Bereich auch die Radverkehrsbeziehungen neu geordnet werden müssen. Auf der Ostseite der Wasserwerkstraße wird ab der Einmündung Waldstraße ein Zwei-Richtungsradweg bis zur Jackson Street angelegt. Damit wird ein verkehrssicheres Angebot für Schülerinnen und Schüler aus Käfertal zum Schulgelände (Eingang Jefferson-Straße) bereitgestellt. Über die Barriere der B38 bestehen derzeit nur unwirtliche Fuß- und Radverbindungen im Zuge der Straßenbrücken. Zwei neue Querungen sollen die Quartiere beidseits der B38 attraktiv und auf kurzen Wegen miteinander verbinden:

- eine Brücke im Quartier Columbus mit Anschluss an Benjamin-Franklin-Mitte durch das Sportgelände im Norden und an das Zentrum von Vogelstang im Süden,
- eine "Grüne Brücke" im Bereich Taylor mit Weiterführung im Grünzug für die Verbindung zwischen dem Käfertaler Wald (im Osten und Norden von Sullivan) und dem Naturschutzgebiet der Vogelstanger Seen.

Im **Gebiet Funari** entsteht über die Bensheimer Straße eine durchgängige Radverbindung zwischen der Wasserwerkstraße im Norden und dem Radfernweg Mannheim – Viernheim im Süden. Diese Verbindung verbessert auch die Erschließung der Stadtbahnhaltestelle Bensheimer Straße und des Nachbargebiets Columbus für Fußgänger und Radfahrer. Aufgrund der geringen Verkehrsbedeutung der Bensheimer Straße kann der Radverkehr dort auf der Fahrbahn geführt werden.

Das Gebiet **Sullivan** ist über zahlreiche quartiersinterne Verbindungen ans Gebiet Franklin-Mitte und ans übergeordnete Radwegenetz angebunden. Im Süden soll, in Verlängerung der John-Sullivan-Straße und der Erschließungsstraße des Quartiers Tom Bock, eine direkte Anbindung an den Platz der Freundschaft geschaffen werden, wodurch eine kurze Verbindung für Fußgänger und Radfahrer an den Radfernweg Mannheim – Viernheim, an die Stadtbahnhaltestelle Platz der Freundschaft und an das Nachbargebiet Columbus geschaffen wird.

## 5.4 Fußverkehr

### *Plan 5.4: Verkehrskonzept - Fußläufige Erreichbarkeit Versorgungszentrum*

Die eigenen Füße sind in Benjamin-Franklin ein wesentlicher Baustein im Mobilitätskonzept und sollen adäquat berücksichtigt werden. Das bedeutet zum einen die Sicherung von ausreichenden Bewegungsflächen, gesicherte Querungsangebote insbesondere über Hauptverkehrsstraßen, sowie eine gute Erreichbarkeit von Freiräumen im Wohnumfeld. Einher geht die Stärkung des Fußverkehrs mit der Anordnung von niedrigen Geschwindigkeiten im fließenden Verkehr sowie der Bereitstellung von Versorgungsangeboten im fußläufigen Bereich.

So ist die Entscheidung für ein eigenes Versorgungszentrum in Benjamin-Franklin-Mitte die richtige Antwort auf die Anforderungen zur Stärkung der Nahmobilität. Das Zentrum ist zu Fuß innerhalb Benjamin-Franklin-Mitte in 5 Minuten zu erreichen, für die angrenzenden Quartiere Offizierssiedlung, Funari und Sullivan liegt das Versorgungszentrum weitestgehend im 10-Minuten Einzugsbereich.

Weitere wichtige Einrichtungen in Benjamin-Franklin sind die Schule und Kindertagesstätte an der Wasserwerkstraße / Jefferson-Straße, verschiedene Sportangebote sowie Bildungseinrichtungen und Veranstaltungsräume. Mehrere dieser Einrichtungen liegen im Quartier Sullivan, sind aber auch für Benjamin-Franklin-Mitte und Funari von Bedeutung und sollen fußläufig gut erreichbar sein.

Ein weiterer zentraler Aspekt ist die barrierefreie Gestaltung aller Verkehrsanlagen, sei es durch ein Leitsystem, den barrierefreien Einstieg in Busse und Bahnen oder die Gestaltung von Informationen, z.B. an Haltestellen nach dem 2-Sinne-Prinzip

Das Fußverkehrsnetz ist das dichteste Netz im Quartier. Die Führung erfolgt zum einen entlang von Straßen im Seitenraum / auf Gehwegen mit einer Regelbreite von 2,50m, die Überholen und Begegnen auch mit Taschen und Gepäck, Kinderwagen und Rollatoren zu lassen. In Wohnwegen erfolgt die Führung gemeinsam mit dem Kfz- und Radverkehr auf Mischverkehrsflächen. Auf privaten Wohnwegen sollen Gehrechte festgesetzt werden, die die Durchlässigkeit und Netzdichte weiter erhöhen..

Abseits der Straßen verlaufen wichtige Verbindungen im Zuge der Grünfugen und des breiten Grünbandes, teilweise gemischt mit dem Radverkehr. Relevant für Sport und Freizeit ist insbesondere der "LOOP" (siehe Freiraumkonzept), zu dem vielfältige Zugänge vom Fußverkehrsnetz bestehen.

Die fußläufigen Verbindungen zu den Nachbarquartieren im Süden (Vogelstang und Taylor) sollen durch den Bau von 2 neuen Brücken gestärkt werden (siehe hierzu auch Kap. 5.3).

## 5.5 Ruhender Motorisierter Individualverkehr / Parken

Die Lage des Benjamin-Franklin-Village am östlichen Stadtrand mit einer sehr guten Anbindung ans Straßennetz sowie die Tatsache, dass ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot in Form einer Straßenbahn nicht zu Beginn des Bezugs zur Verfügung stehen wird, hat zur Entscheidung geführt, ein umfangreiches Mobilitätskonzept zu entwickeln. Langfristiges

Ziel ist es, die Autonutzung (und auch die Notwendigkeit von Stellplätzen) durch ein breites Angebot an Alternativen (Car-Sharing, Carpooling, Fahrradvermietsystem in Verbindung mit der Straßenbahn bzw. vorgezogenen Busanbindung) zu reduzieren und damit Möglichkeiten zum sukzessiven Abbau von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zu eröffnen.

Die nach LBauO BW erforderlichen Stellplätze werden in den Baufeldern / auf Privatgrundstücken in Tiefgaragen hergestellt. Zusätzlich zu den privaten Stellplätzen sind gemäß der städtischen Zielsetzungen 15% zusätzliche Stellplätze für Besucher im öffentlichen Raum bzw. öffentlich zugänglich anzubieten.

## Parken in Benjamin-Franklin-Mitte

### *Plan 5.5: Verkehrskonzept – Öffentliches Parkraumangebot*

Das Verkehrskonzept sieht vor, die Erschließungsstraßen Andrew-Jackson-, Thomas-Jefferson- und George-Washington-Straße – unter Aussparung des Grünzugs und der Grundstückszufahrten sowie der Straßenbahnhaltestellen in der Jefferson-Straße – beidseits mit Parkierungsstreifen auszustatten. Die Abraham-Lincoln-Allee soll aufgrund ihres besonderen Charakters (Haupterschließung, Activity Lane) kein Parkierungsangebot erhalten.

Die Parkstreifen in den Erschließungsstraßen werden mit Bäumen gegliedert und aufgelockert. Eine Prüfung hinsichtlich der Herstellung der zusätzlichen 20% Stellplätze hat gezeigt, dass im öffentlichen Straßenraum ca. 240 Stellplätze nachgewiesen werden können. Um für die nördlichen Baufelder östlich der Abraham-Lincoln-Allee ein Stellplatzangebot für Besucher zu schaffen, wird entlang der nördlichen Abraham-Lincoln-Allee verträgliches Querparken angeordnet. Hierbei ist auf den vorhandenen Baumbestand zu achten, d.h. es sollen keine Bäume aufgegeben werden. Entlang der Wasserwerkstraße werden im Bereich der Schule öffentliche Stellplätze als Querparken angeboten.

Darüber hinaus sind im Norden (Zufahrt von der Wasserwerkstr.) und im Süden (Zufahrt von der George-Washington-Straße) öffentliche Parkplätze vorgesehen.

Für die unter Pkt. 3.3 beschriebene mögliche Befreiung zur Herstellung von privaten Stellplätzen gem. §37. Abs. 3 LBauO Baden-Württemberg ist es erforderlich, Stellplatzflächen in Form von Baulisten nachzuweisen. Diese Stellplatzflächen werden in Parkpaletten untergebracht, welche im Bebauungsplan baurechtlich geplant werden. Ein Standort wird gemeinsam mit dem öffentlichen Parkplatz an der George-Washington-Straße geplant, ein weiterer Standort befindet sich an der Robert-Funari-Straße, kurz vor der Einmündung in die Wasserwerkstraße.

Das **Stellplatzangebot** der öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Stellplätze soll **bewirtschaftet** werden, d.h. kostenpflichtig sein. Ziel ist es, das (langfristige) Abstellen von Privat-PKW im öffentlichen Straßenraum zu unterbinden und sicher zu stellen, dass dieses Angebot ausschließlich für (kurz- bzw. mittelfristig) parkende Besucher zur Verfügung steht. Erfahrung in vergleichbaren Quartieren zeigen, dass der Anreiz zur Nutzung eines Stellplatzes in der Tiefgarage fehlt, wenn im öffentlichen Raum kostenloses Parken möglich ist.

Des Weiteren wird ein flächenhaftes Konzept zur Unterbringung von Car-Sharing-Fahrzeugen und Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum empfohlen. Damit wird dem Trend

"Teilen/Nutzen statt Besitzen" Rechnung getragen, der insbesondere bei jungen Erwachsenen zu einem deutlichen Nachfrageanstieg im Bereich Car-Sharing geführt hat, verbunden mit einem Statusverlust des eigenen Pkw, zumindest in deutschen Großstädten.

### Parken in Funari

#### *Plan 5.5: Verkehrskonzept – Öffentliches Parkraumangebot*

Die notwendigen Stellplätze für die Bauvorhaben werden in Tiefgaragen bzw. in festgesetzten oberirdischen Stellplatzanlagen nachgewiesen. Die zusätzlich geforderten 15% öffentlichen Stellplätze werden in der Bensheimer Straße nachgewiesen. Diese dient künftig nur der Erschließung der im westlichen Grüngürtel befindlichen untergeordneten Nutzungen. Daher wird der Straßenraum in der jetzigen Breite nicht mehr benötigt und bietet die Möglichkeit, hier 54 öffentliche Stellplätze anzurichten. Am Ende der Bensheimer Straße befindet sich ein Wendehammer so dass die Ausfahrt problemlos möglich ist. Auch hier gelten die für den Bebauungsplan Franklin-Mitte aufgestellten Ziele zur Unterstützung von Car-Sharing-Angeboten durch die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze.

### Parken in Sullivan

#### *Plan 5.5: Verkehrskonzept – Öffentliches Parkraumangebot*

Die notwendigen Stellplätze werden überwiegend in Tiefgaragen festgesetzt. Ausgenommen davon sind die Einfamilienhäuser. Hier werden die Stellplätze innerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche nachgewiesen.

Die zusätzlich geforderten 15% öffentlichen Stellplätze werden in der John-Sullivan-Straße und in der Erschließungsstraße des Tom-Bock-Quartiers nachgewiesen. Insgesamt sind dort 169 Parkstände vorgesehen. Auch im Gebiet Sullivan gelten die für den Bebauungsplan Franklin-Mitte aufgestellten Ziele zur Unterstützung von Car-Sharing-Angeboten durch die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze.

## 5.6 Fahrradparken

Ein ausreichendes und attraktives Angebot an **Fahrradabstellmöglichkeiten** fördert die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel und ist ein wesentlicher Baustein in einem Verkehrskonzept, das auf Nachhaltigkeit setzt. Auch damit wird ein eindeutiger Trend unterstützt. So konnte das Fahrrad bei den Untersuchungen zum Verkehrsverhalten der bundesdeutschen Bevölkerung (MiD) zwischen den Erhebungswellen 2002 und 2008 mit einem Plus von 17 Prozent den größten Anstieg im Verkehrsaufkommen der Wege pro Tag verzeichnen. In der Verkehrsleistung legte der Radverkehr ebenfalls um 6 Prozentpunkte zu.

Die Schaffung eines entsprechend attraktiven Angebots an Abstellmöglichkeiten (witterungsgeschützt mit Rahmenanschlussmöglichkeit, etc.) gilt für den öffentlichen Raum ebenso wie für Abstellanlage auf Privatgrund.

Zum einen wird empfohlen, die mit der LBauO BW 2015 einhergehende Regelung zur Verpflichtung der Herstellung von Abstellplätzen auf privaten Grundstücken - unter Beachtung der konkreten Anforderungen der LBauO BW an das Angebot (siehe Kap. 3.3) - konsequent

durchzusetzen. Entsprechende Leitfäden für die Herstellung von Fahrradabstellanlagen auf Privatgrund wurden in Heidelberg, Offenburg, Darmstadt, Berlin, München erarbeitet.

Zum andern wird empfohlen, für den öffentlichen Raum ein Konzept zum Fahrradparken zu entwickeln, das sicherstellt, dass an allen wichtigen Zielen und Infrastruktureinrichtungen ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten in hoher Qualität bereitgestellt werden.

## 5.7 Verkehrsmittelübergreifende Infrastruktur - Mobilitätsstation

„Zentrales Merkmal einer Mobilitätsstation ist die multimodale Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel über die bisher vielfach üblichen bimodalen Verknüpfungen, wie Park+Ride oder Bike+Ride, hinaus“ (BBSR 2014<sup>4</sup>). Es wird besonderer Wert auf möglichst kurze Wege zwischen den Verkehrsmittelangeboten und auf eine ansprechende räumliche Gestaltung von Halte-, Warte- und Parkflächen sowie die Vorhaltung besonderer Serviceeinrichtungen gelegt (vgl. ebd.).

Mobilitätspunkte sind ursprünglich Einrichtungen an ÖPNV-Zugängen. Ihr Spektrum reicht von der einfachen Bushaltestelle (ggfs. mit mehreren Buslinien), wo insbesondere die Verknüpfung mit dem Fahrrad relevant ist, bis hin zu Großbahnhöfen, die auch Umsteigeverbindungen zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und dem Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr bereitstellen.

Mobilitätspunkte bzw. -stationen werden heute auch als Stationen in Wohngebieten ausgebildet, die über Car-Sharing-Stellplätze, Fahrradabstellmöglichkeiten und / oder eine Station eines öffentlichen Fahrradverleihsystems verfügen (vgl. dazu die „Mobilpunkte“ und „Mobilpunktchen“ in Bremen oder die „Mobilitätsstationen“ in der Stadt Offenburg; siehe Abbildung 5-7).

Idealerweise werden Mobilitätsstationen in der gesamten Stadt eingerichtet. Damit können Einwegfahrten vermieden und so erst eine attraktive Kombination der Verkehrsmittelangebote ermöglicht werden. Der Aufbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems in der Region Rhein-Neckar, bei dem die Städte Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen beteiligt sind, ist hierbei ein wichtiger Baustein. Der Beginn für die Entwicklung eines kommunalen Netzes von Mobilitätsstationen in Mannheim könnte in Benjamin-Franklin-Village liegen.

---

<sup>4</sup> Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn (2014): ExWoSt-Informationen 45/1

## mobil.punkt® Bremen



Quelle: [http://www.soziale-stadt-mobil-gemacht.de/wp-content/uploads/2012/05/bremen\\_mobilpunkt.jpg](http://www.soziale-stadt-mobil-gemacht.de/wp-content/uploads/2012/05/bremen_mobilpunkt.jpg)

## Mobilitätsstation Offenburg



Quelle: [http://www.bo.de/sites/default/files/styles/artikeldetail/public/field/image/og\\_collage\\_mobilitaetsstationen.jpg?itok=NYOVNvee](http://www.bo.de/sites/default/files/styles/artikeldetail/public/field/image/og_collage_mobilitaetsstationen.jpg?itok=NYOVNvee)

Abbildung 5-7: Beispiele für Mobilitätspunkte

### Mobilitätsstationen

Die Einrichtung einer ersten Mobilitätsstation sollte in direkter Nähe zur Straßenbahnhaltestelle Benjamin-Franklin-Mitte erfolgen. Auch im Zwischenzustand, wenn die Haltestelle von (E) Bussen angefahren wird, kann so eine Verknüpfung mit dem ÖPNV gewährleistet werden. Die Verknüpfung in BFV-Mitte erfolgt vor allem mit dem Radverkehr (hochwertige Abstellanlagen, ausreichend dimensionierte Station des Fahrradverleihsystems, ggf. ergänzt durch ein Angebot an Fahrradboxen für Pedelecs und andere hochwertige Fahrräder). Des Weiteren sollte ein Angebot an Car-Sharing-Fahrzeugen oder E-Car-Sharing-Fahrzeugen mit Schnelllademöglichkeit vorgehalten werden. Damit kann die Notwendigkeit des privaten Pkw-Besitzes minimiert werden.

Neben der Station im Zentrum sind weitere Stationen an den Quartiersrändern sinnvoll um den Netzcharakter zu demonstrieren und auch Bewohnern und Besuchern von benachbarten Quartieren den Zugang zu ermöglichen (z.B. den Wohngebieten Waldgrubenweg und Teufelsberg und dem Einkaufsschwerpunkt in Columbus). Geeignete Standorte werden im Zuge der Entwicklung von Gesamt Franklin und mit dem Mobilitätskonzept entwickelt.

## 5.8 Nutzung alternativer Technologien

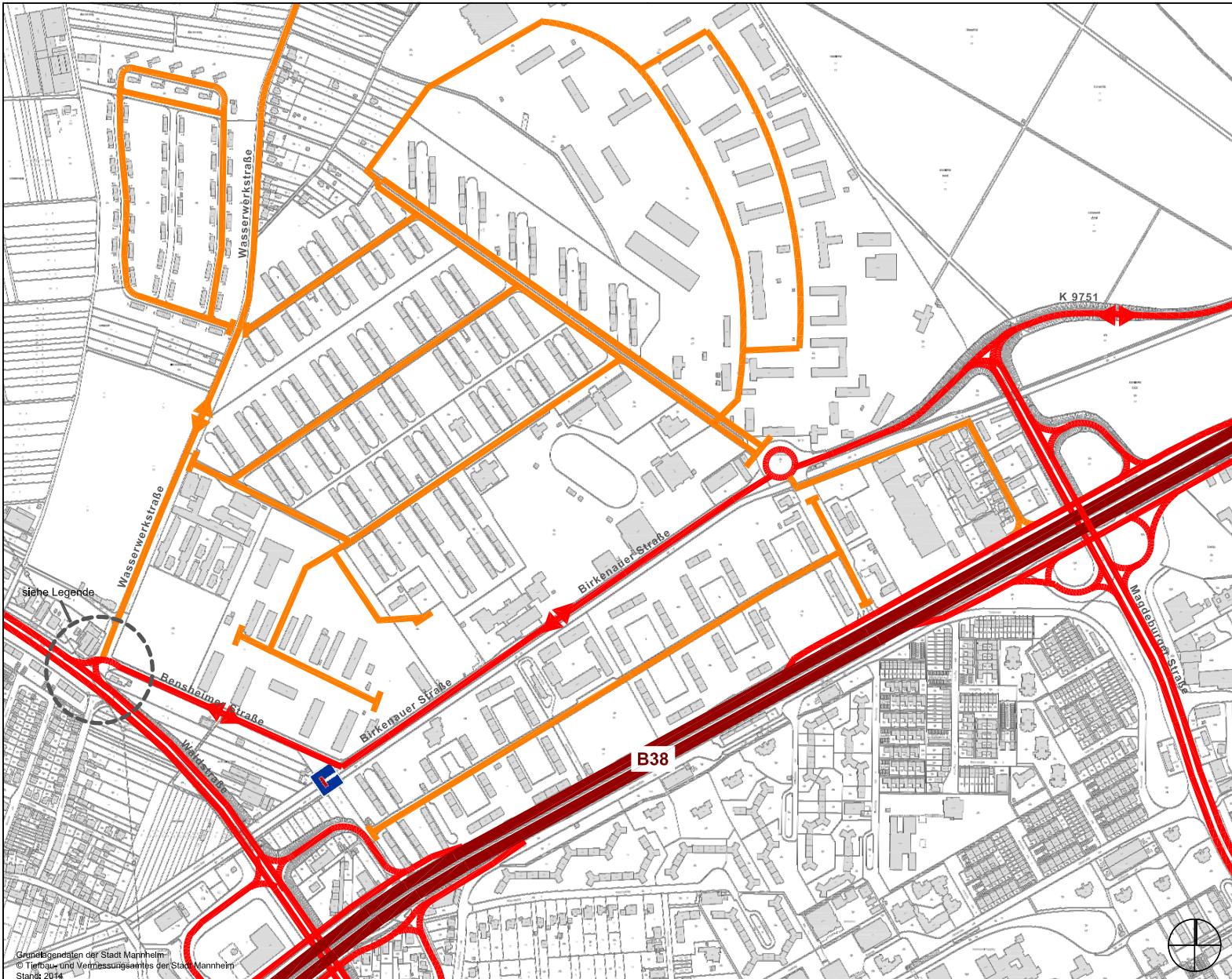
Die Förderung von Elektromobilität und die Verknüpfung von nachhaltiger Mobilität mit intelligenten Systemlösungen und die Verbindung von Elektromobilität und erneuerbaren Energien sind erklärtes Ziel der Entwicklung von Benjamin-Franklin-Village (vgl. Rahmenplan BFV, Stadt Mannheim 2014, S. 77). Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Einführung eines E-Bus-Systems.

Der Rahmenplan sah den E-Bus als alleiniges Erschließungssystem für Franklin vor. Auch mit der Entscheidung für eine Straßenbahn (siehe Kap. 5.2) sollte der E-Bus weiterverfolgt werden und zwar nicht nur als Zwischenlösung bis zur Realisierung der Straßenbahn sondern auch als Ergänzung bei Straßenbahnbetrieb. Damit können die Quartiere Offizierssiedlung und Sullivan, die nicht im 300m-Einzugsbereich von Straßenbahnhaltestellen liegen, flächendeckend mit dem ÖPNV erschlossen werden. Synergieeffekte bestehen aus energetischer Sicht bei der Stromversorgung der Straßenbahn und Versorgung von Ladestationen eines E-Bussystems. Derzeit erfolgt die Evaluation des E-Busbetriebs in Mannheim. Die Entscheidung, ob und wenn ja, welche Technik im Quartier Franklin zum Einsatz kommt, wird zu gegebener Zeit gefällt werden.

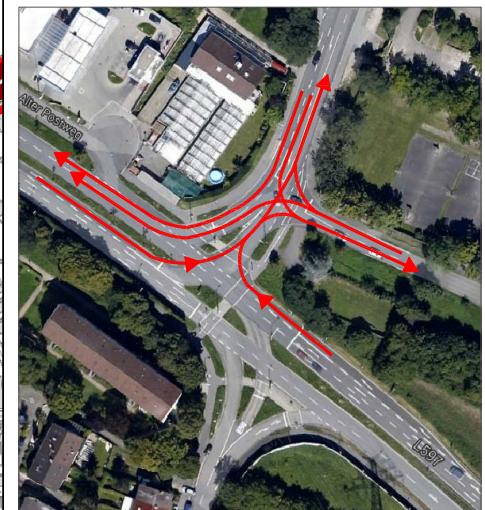
## 6 MOBILITÄTSMANAGEMENT BENJAMIN-FRANKLIN-VILLAGE

Zur Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts ist die Implementierung eines quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements vorgesehen – idealerweise bereits in der Planungs- und Vermarktungsphase. Hierzu hat die MWSP die Firma Solarparker beauftragt, ein solches System zu entwickeln und es ist geplant, dieses in enger Abstimmung mit den Investoren auf Franklin einzurichten. Wesentlicher Bestandteil dieses Konzepts wird die Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme in einer einheitlichen Managementstruktur sein. Das Konzept beinhaltet auch, dass es im Quartier einen Ansprechpartner geben wird, über den die Carsharing-/Carpooling-Fahrzeuge, Mietfahrräder, Elektro-Fahrzeuge und die ÖPNV-Angebote gebucht werden können.

## Anlagen



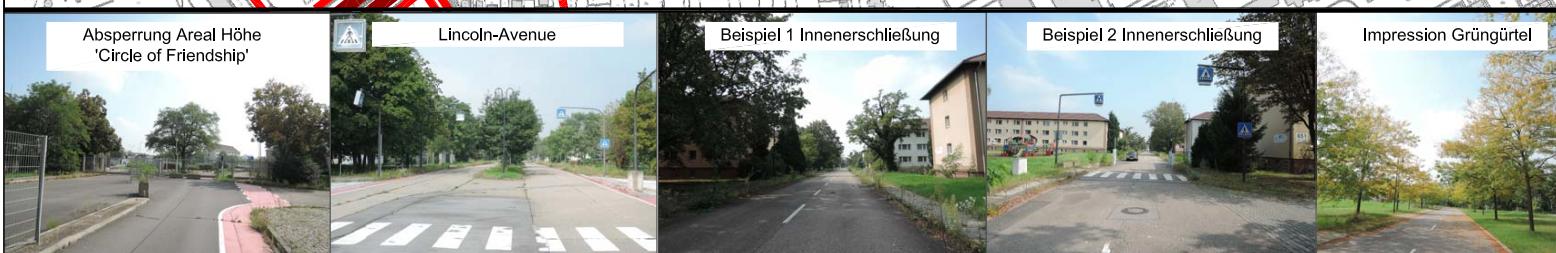
Verkehrsführung Knotenpunkt  
Wasserwerkstraße / Waldstraße



Anbindung und Erschließung  
Kfz-Verkehr  
Bestand

2.2.1

## Verkehrsuntersuchung Benjamin-Franklin-Village





ÖPNV-Anbindung und  
Erschließung  
Bestand

2.2.2



## Verkehrsuntersuchung Benjamin-Franklin-Village

Juli 2015



### Legende

- Radverkehr separat geführt
- Radverkehr im Mischverkehr mit Fußverkehr
- Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz
- Radverkehr auf Wirtschaftswegen / im Wald
- Unterführung

Radverkehrsnetz  
Bestand

2.2.3

### Verkehrsuntersuchung Benjamin-Franklin-Village

Radverkehrsführung an der nördlichen Birkenauer Str.



abruptes Ende RV-Anlage nördliche Birkenauer Str.



Radverkehrsführung Käfertaler Wald



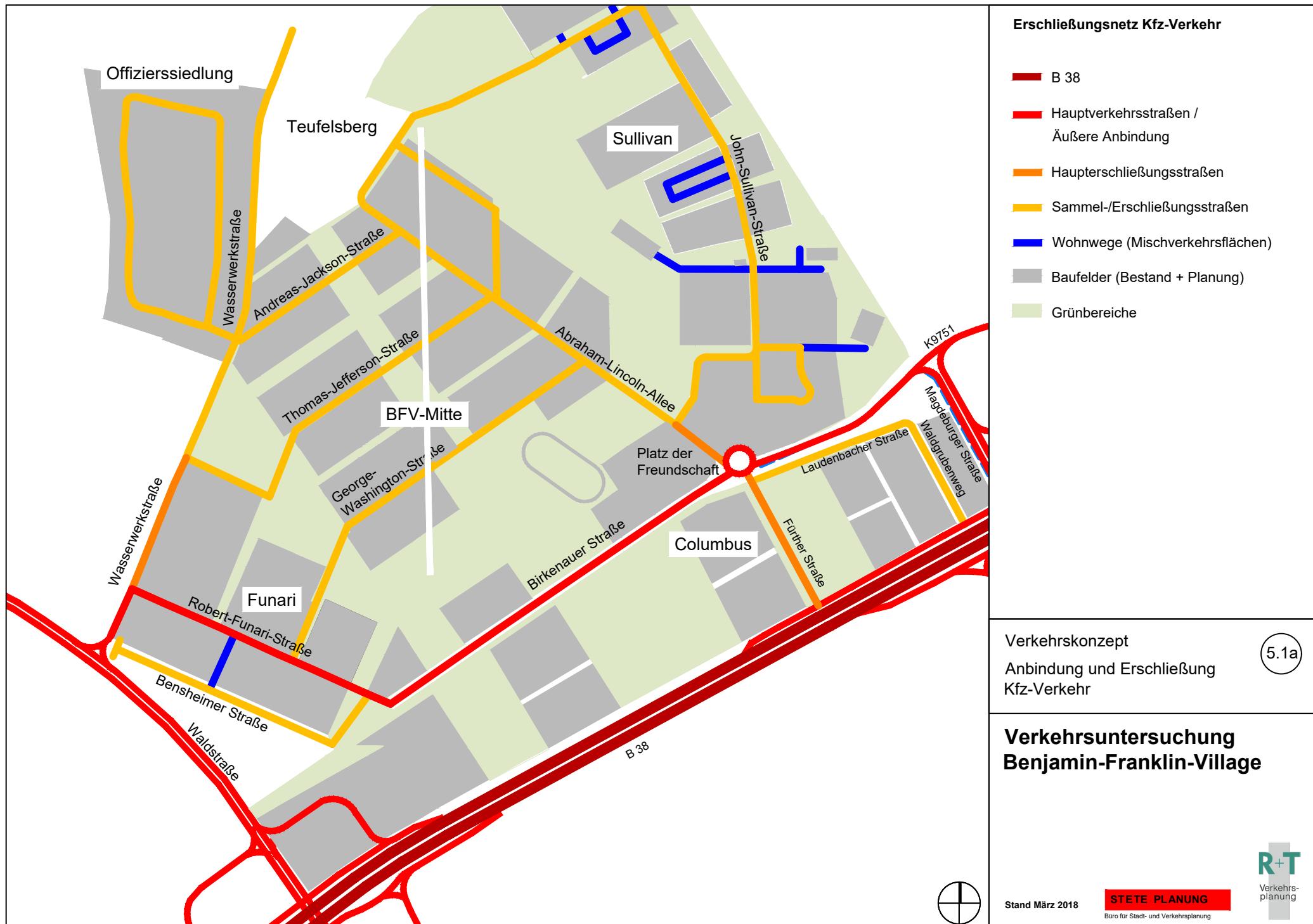
Knotenpunkt Käfertaler Wald

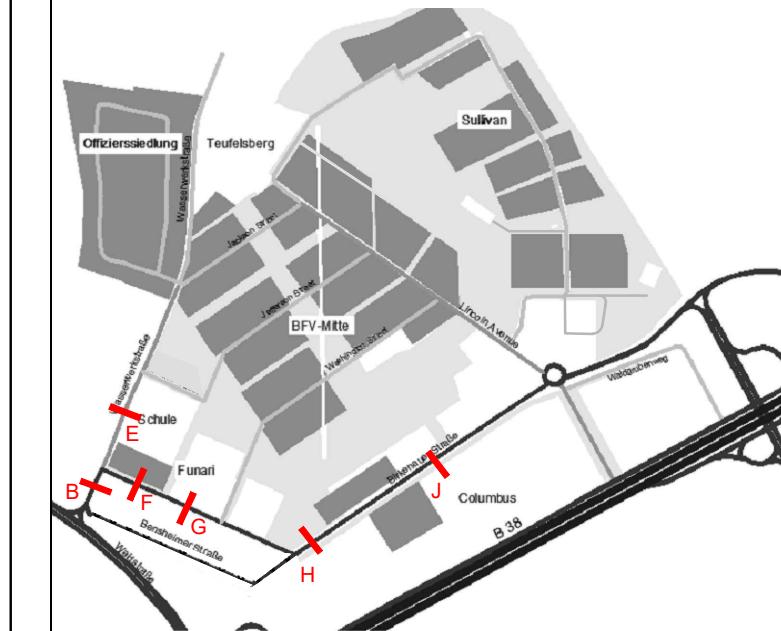
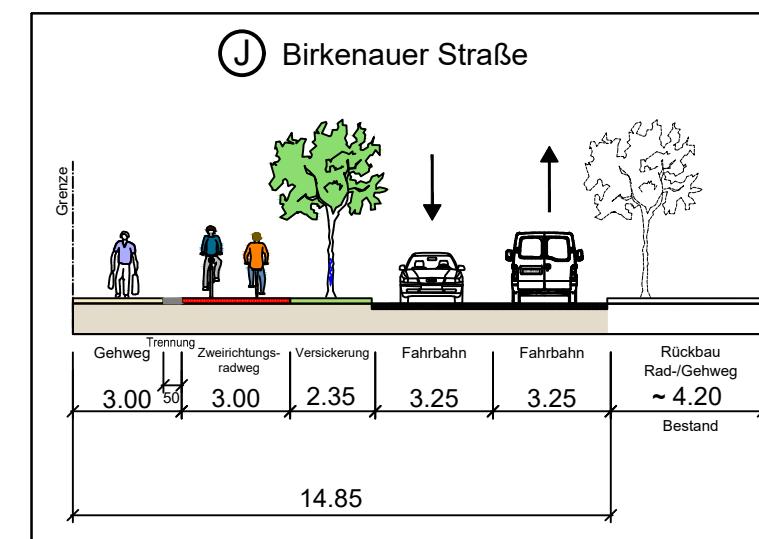
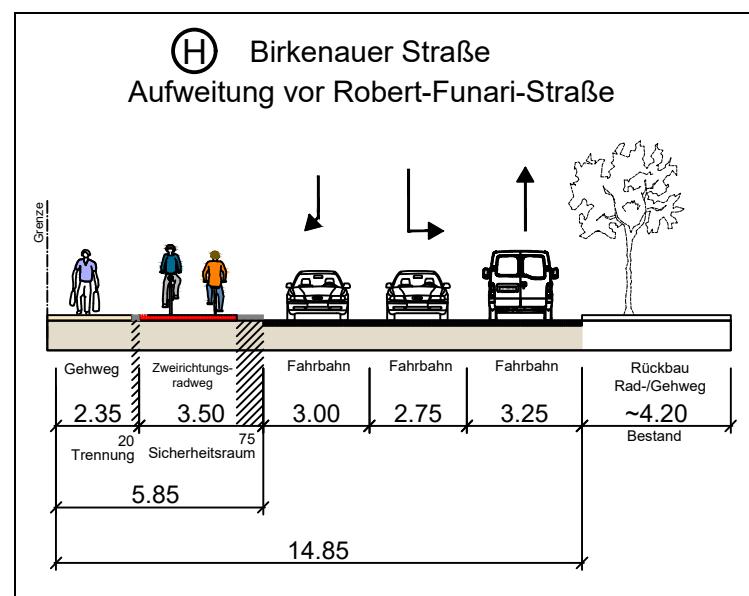
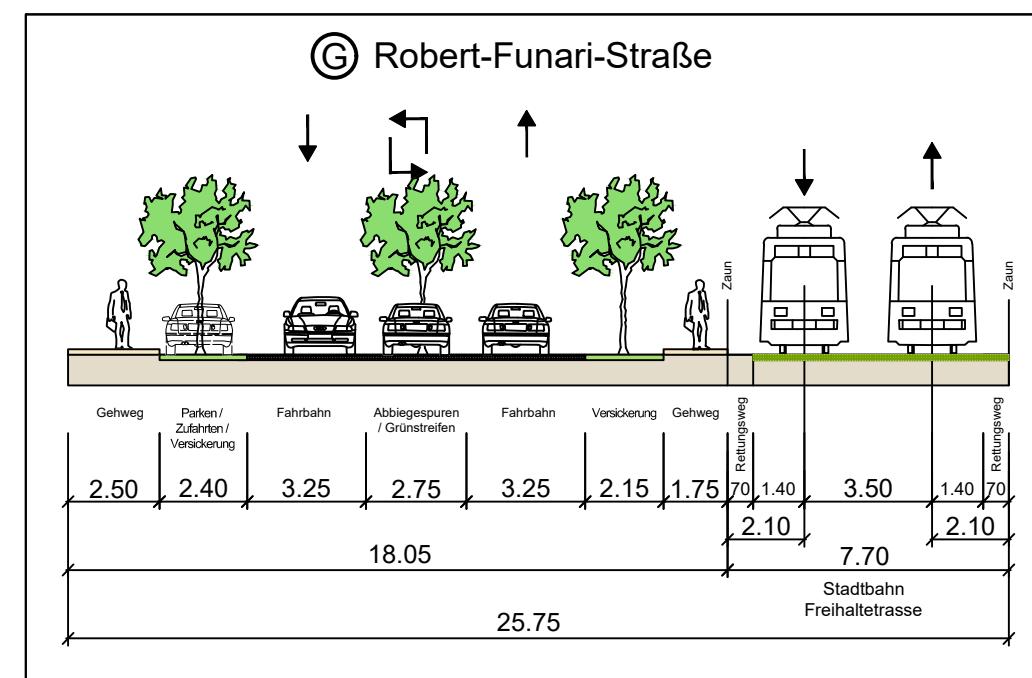
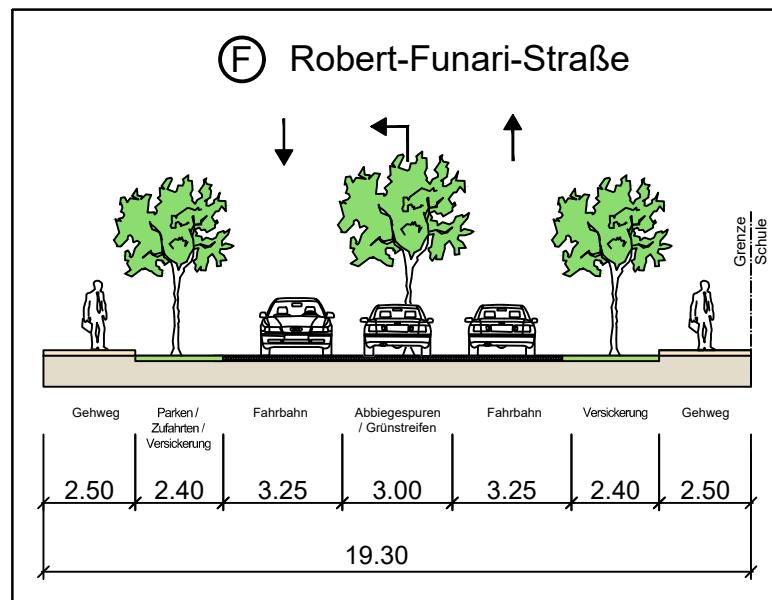
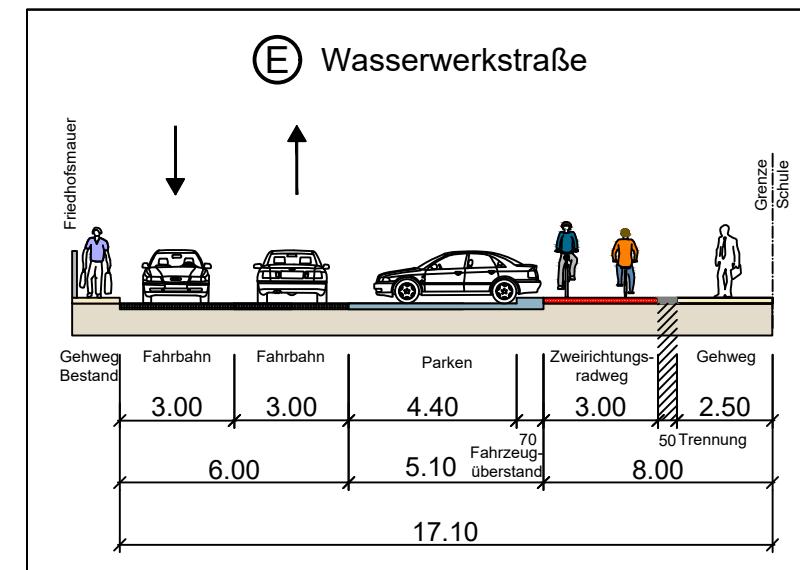
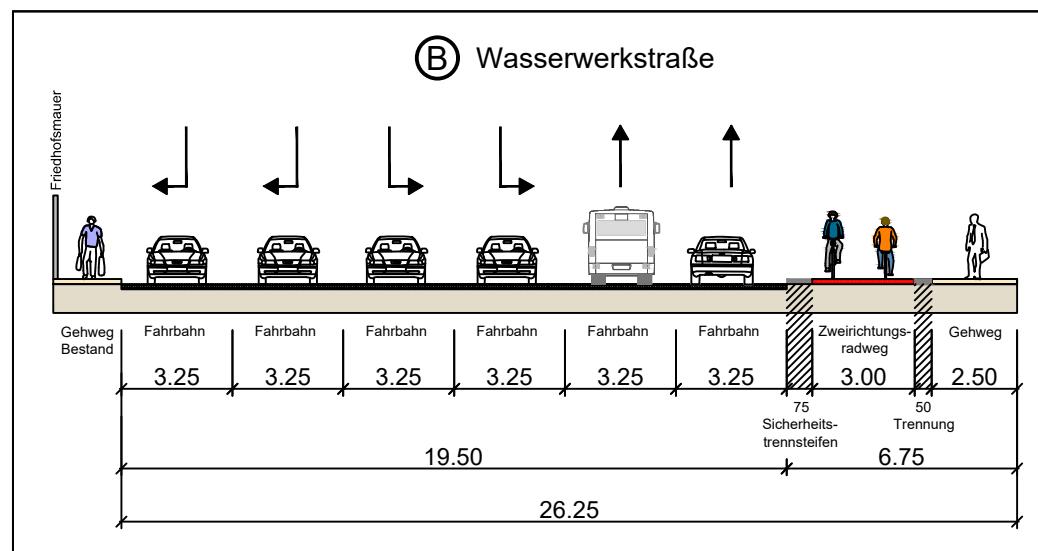


Radverkehrsführung parallel zur Stadtbahnlinie



Juli 2015



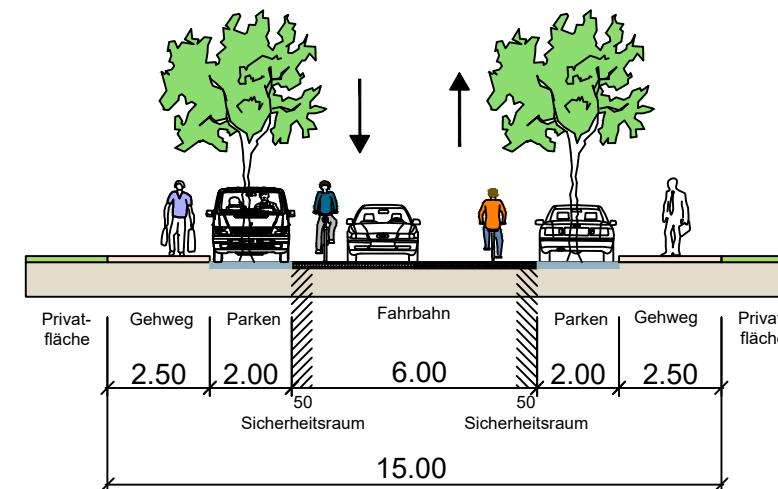


## Verkehrskonzept BFV

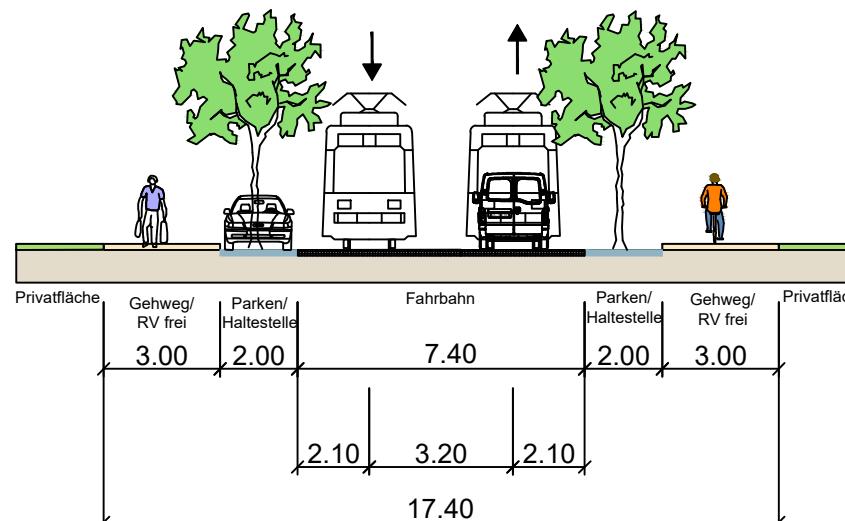
## Flächenaufteilung in den Haupterschließungs- und Hauptverkehrsstraßen

## Verkehrsuntersuchung Benjamin-Franklin-Village

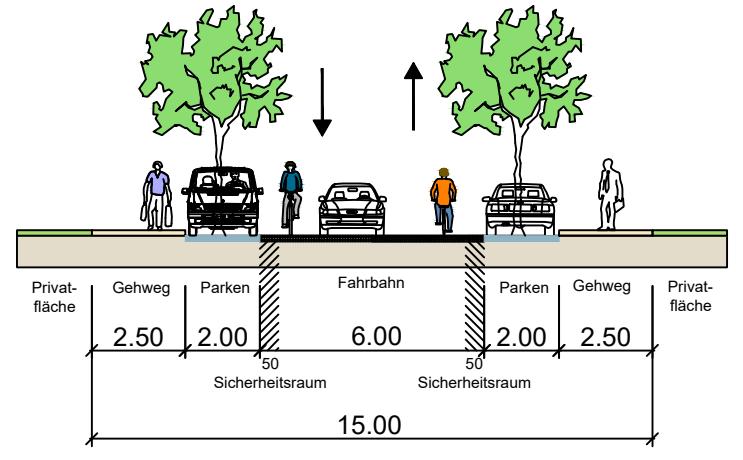
⑧ Andrew-Jackson-Straße



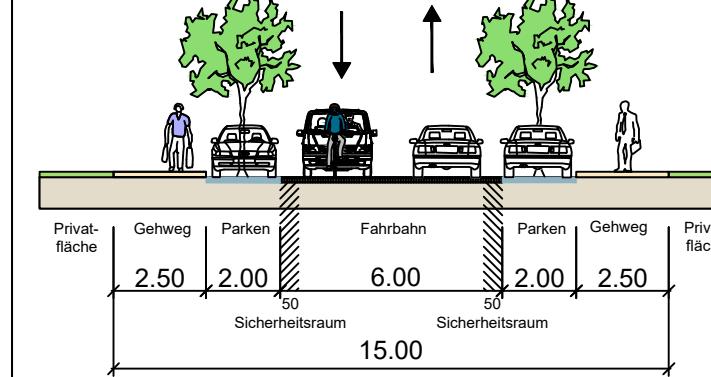
⑨ Thomas-Jefferson-Straße



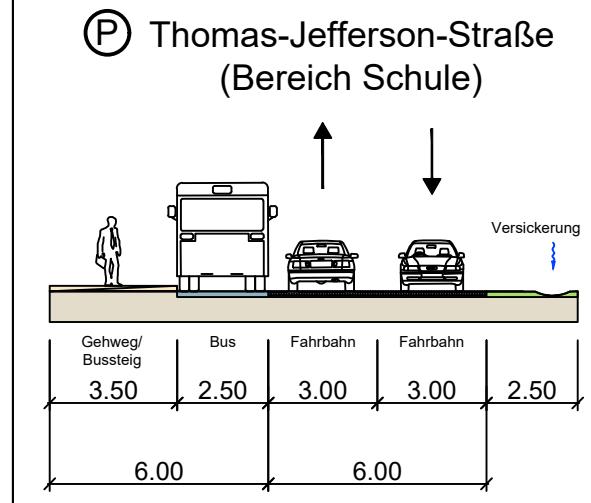
⑩ George-Washington-Straße



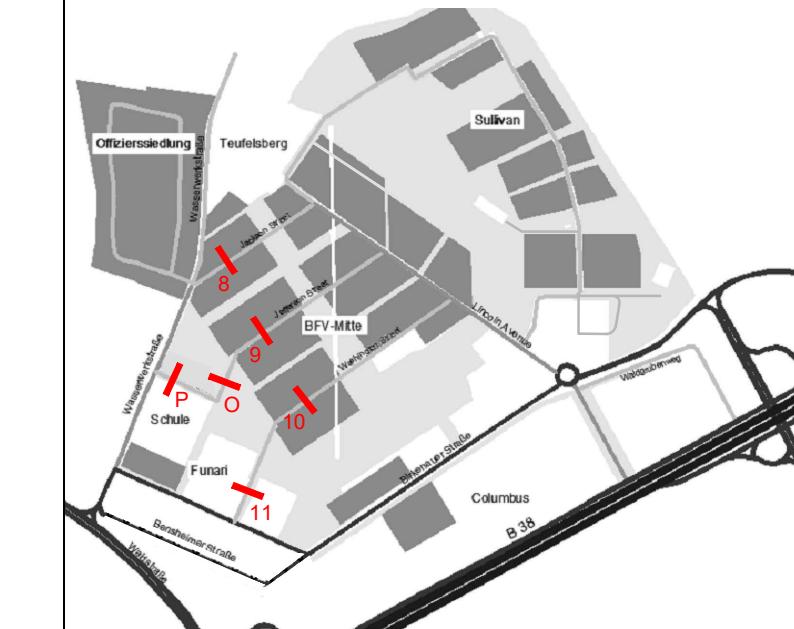
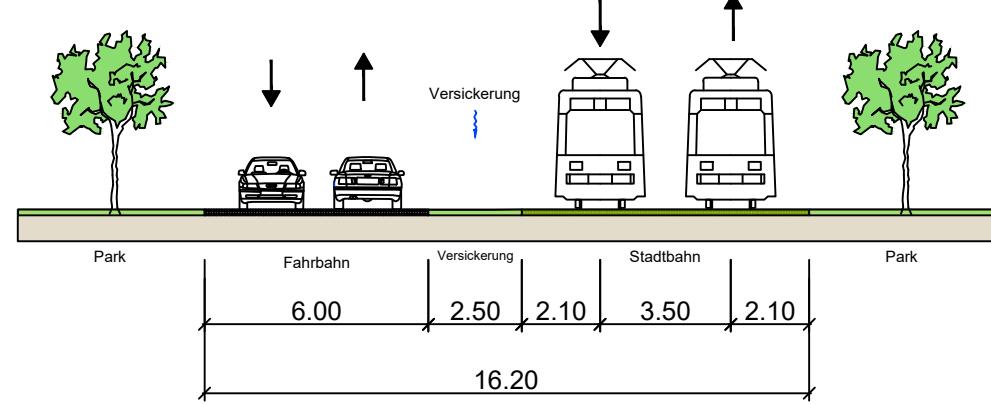
⑪ George-Washington-Straße  
(Bereich Funari)



⑪ Thomas-Jefferson-Straße  
(Bereich Schule)



○ Thomas-Jefferson-Straße  
(Bereich Park)



### Verkehrskonzept BFV

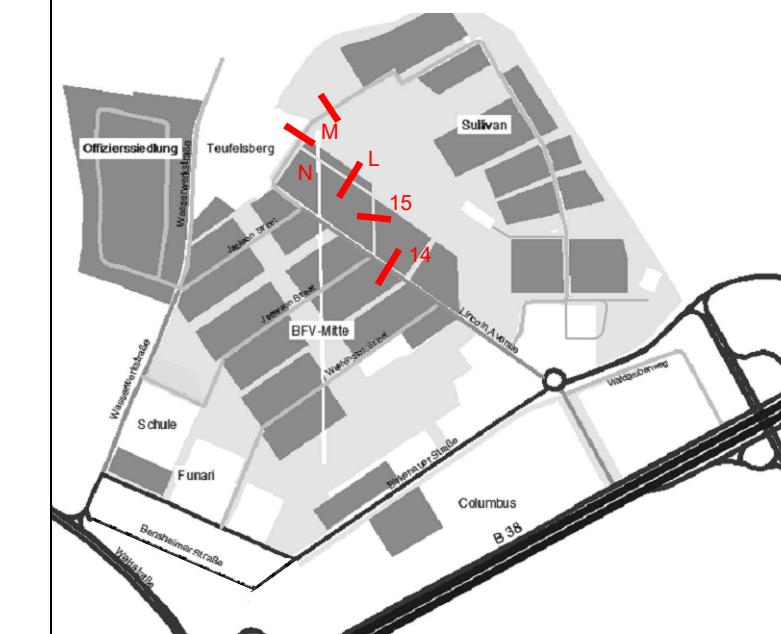
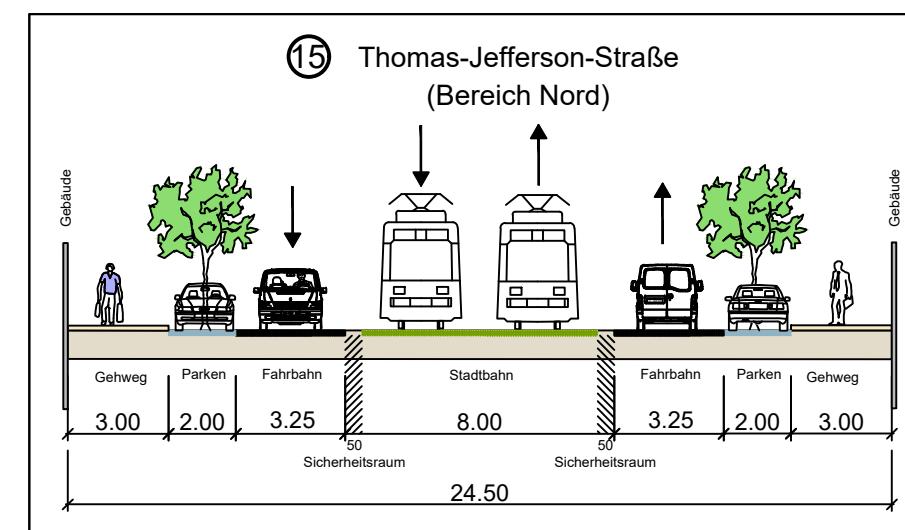
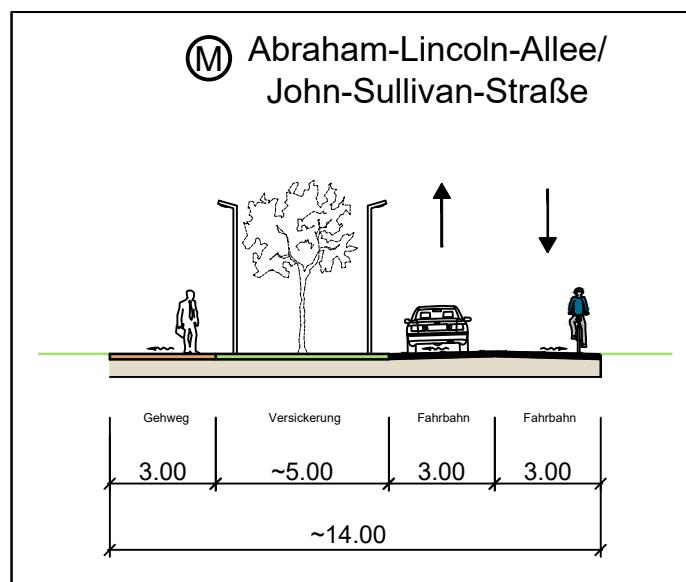
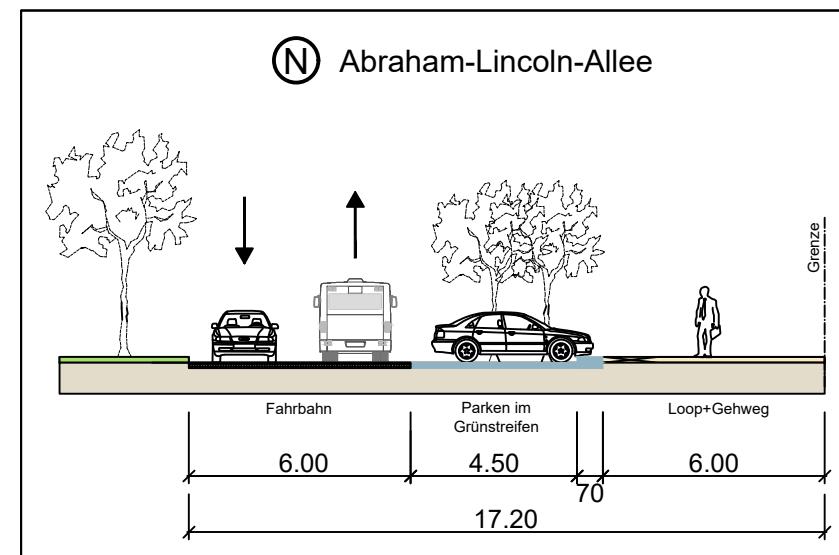
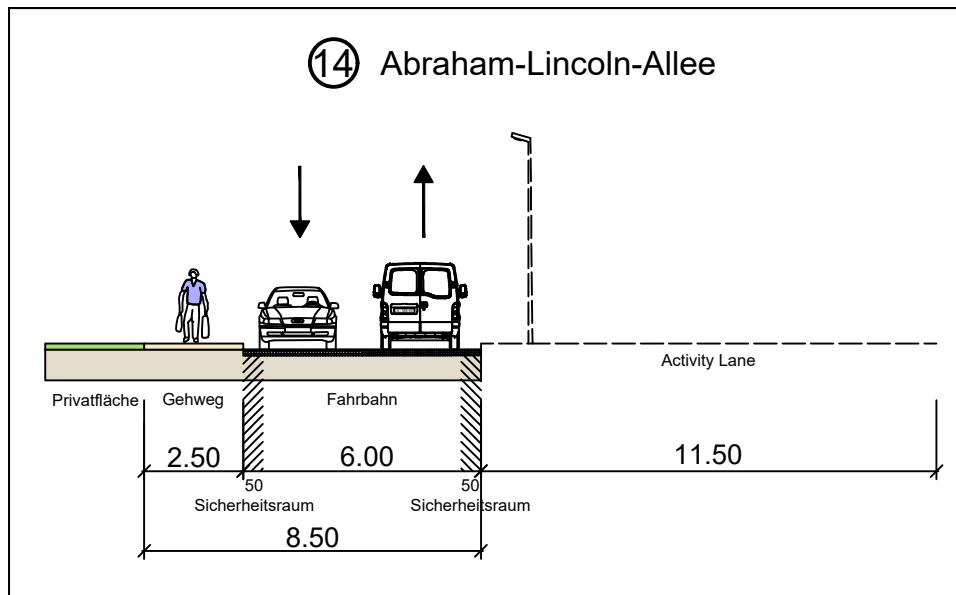
Flächenaufteilung in den  
Sammel- und Erschließungsstraßen  
Gebiet Benjamin-Franklin-Mitte

5.1c

### Verkehrsuntersuchung Benjamin-Franklin-Village

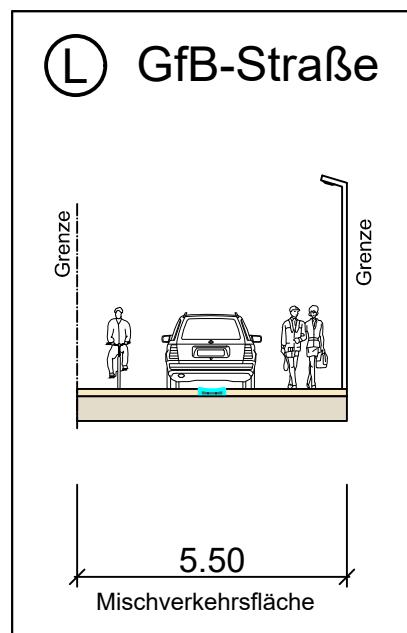
Stand März 2018

STETE PLANUNG  
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung



Verkehrskonzept BFV  
Flächenaufteilung in den  
Sammel- und Erschließungsstraßen  
Gebiet Benjamin-Franklin-Mitte

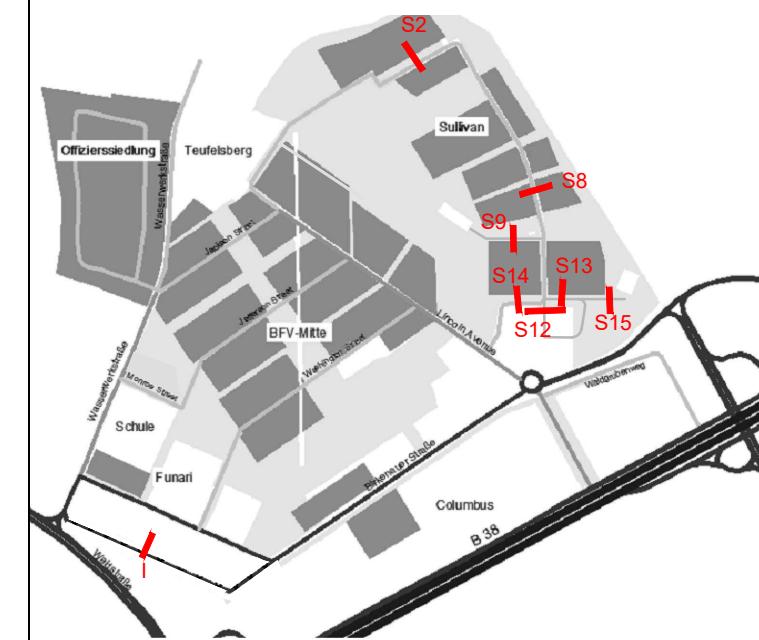
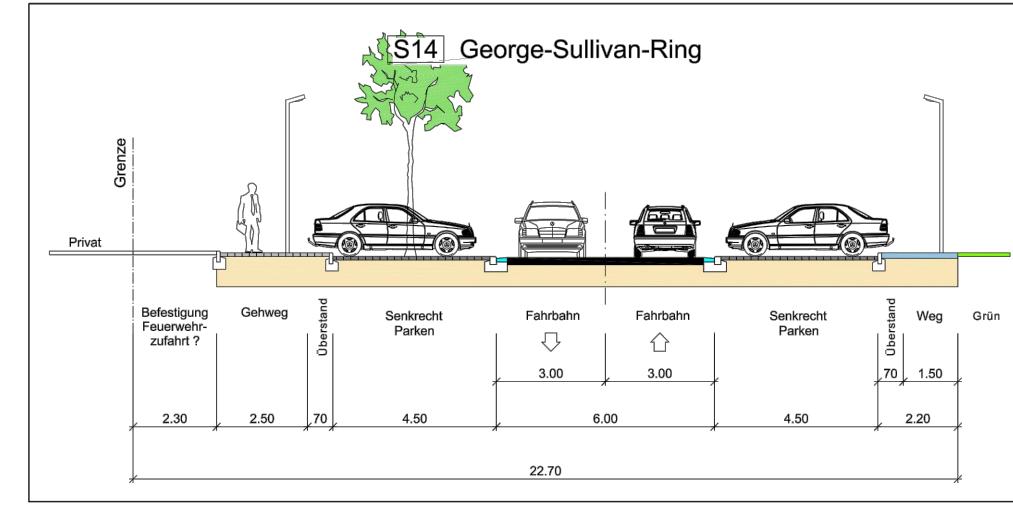
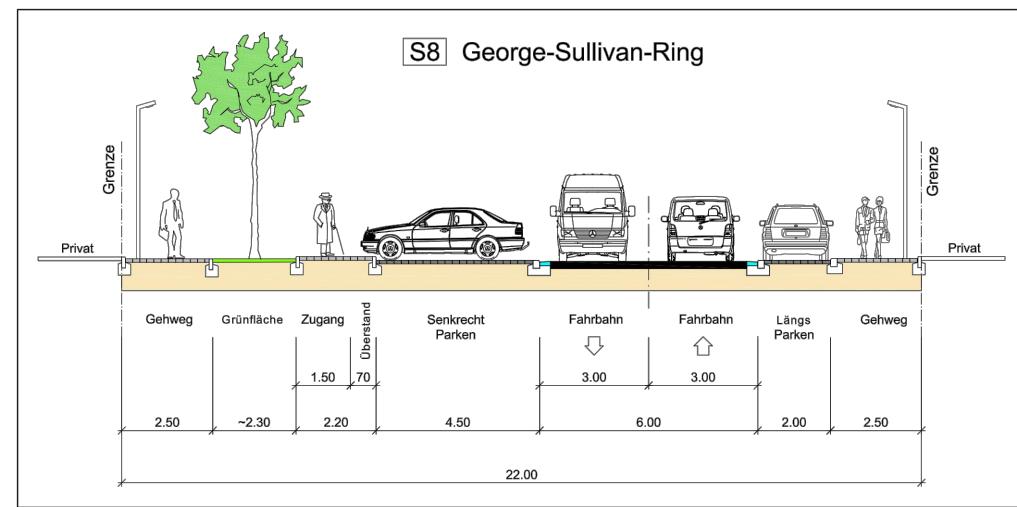
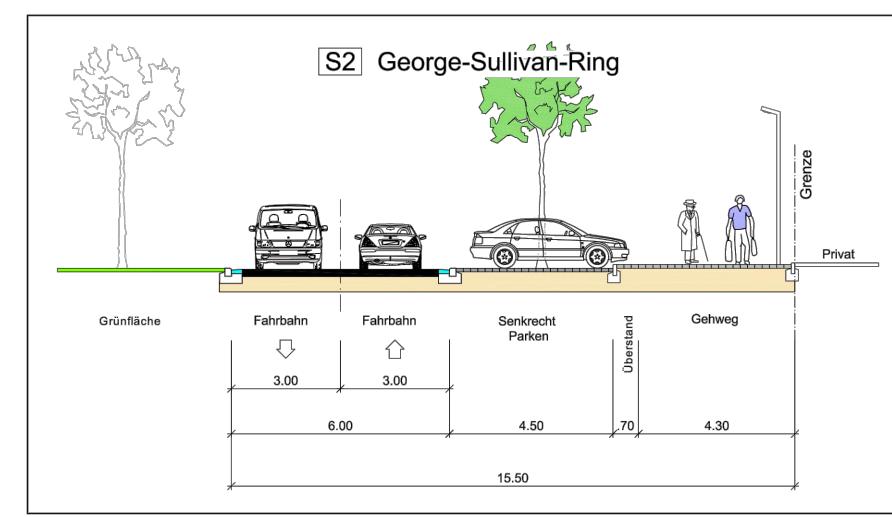
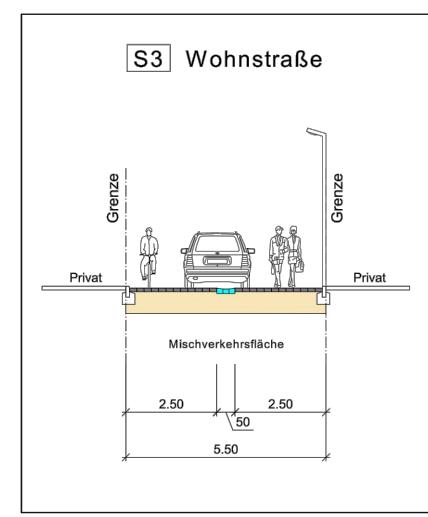
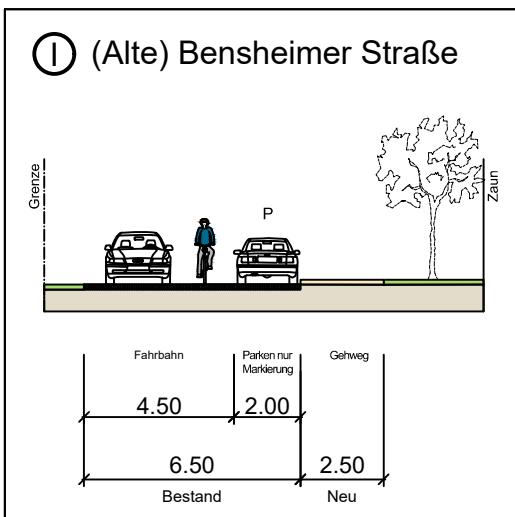
5.1d



## Verkehrsuntersuchung Benjamin-Franklin-Village

Stand März 2018

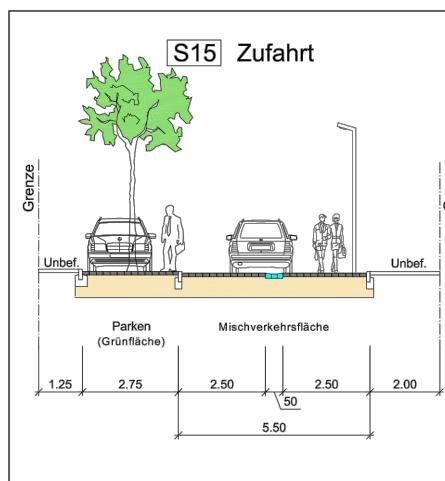
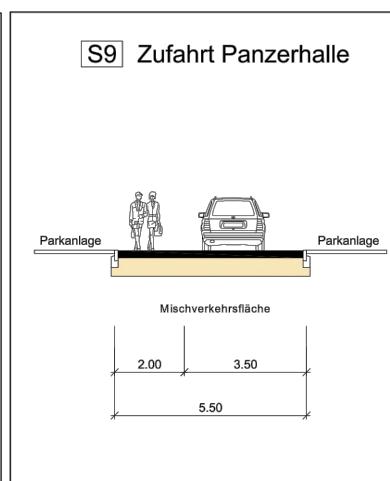
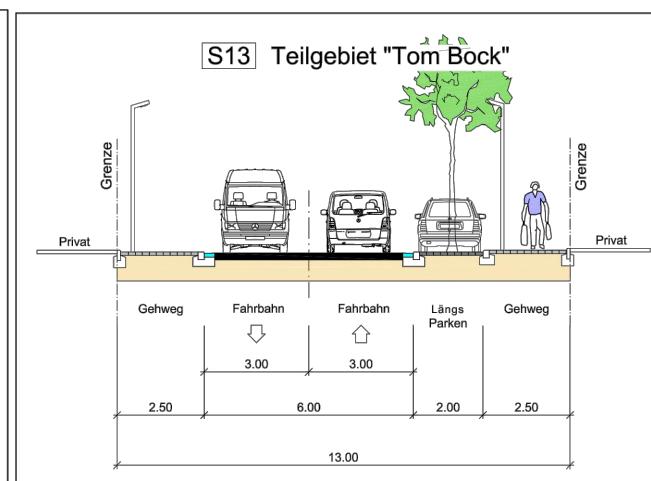
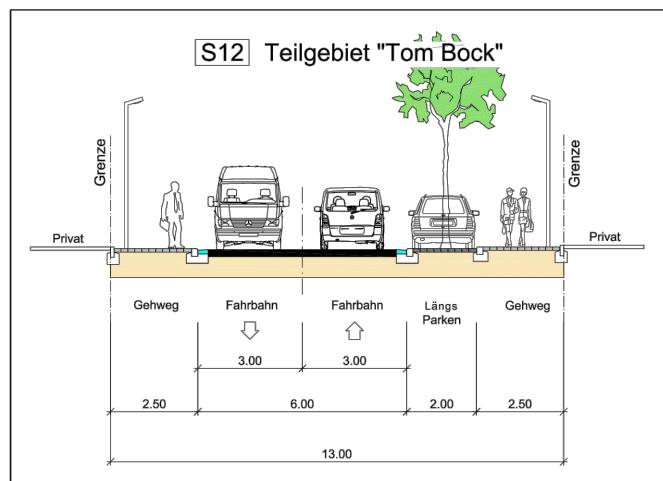
**STETE PLANUNG**  
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung



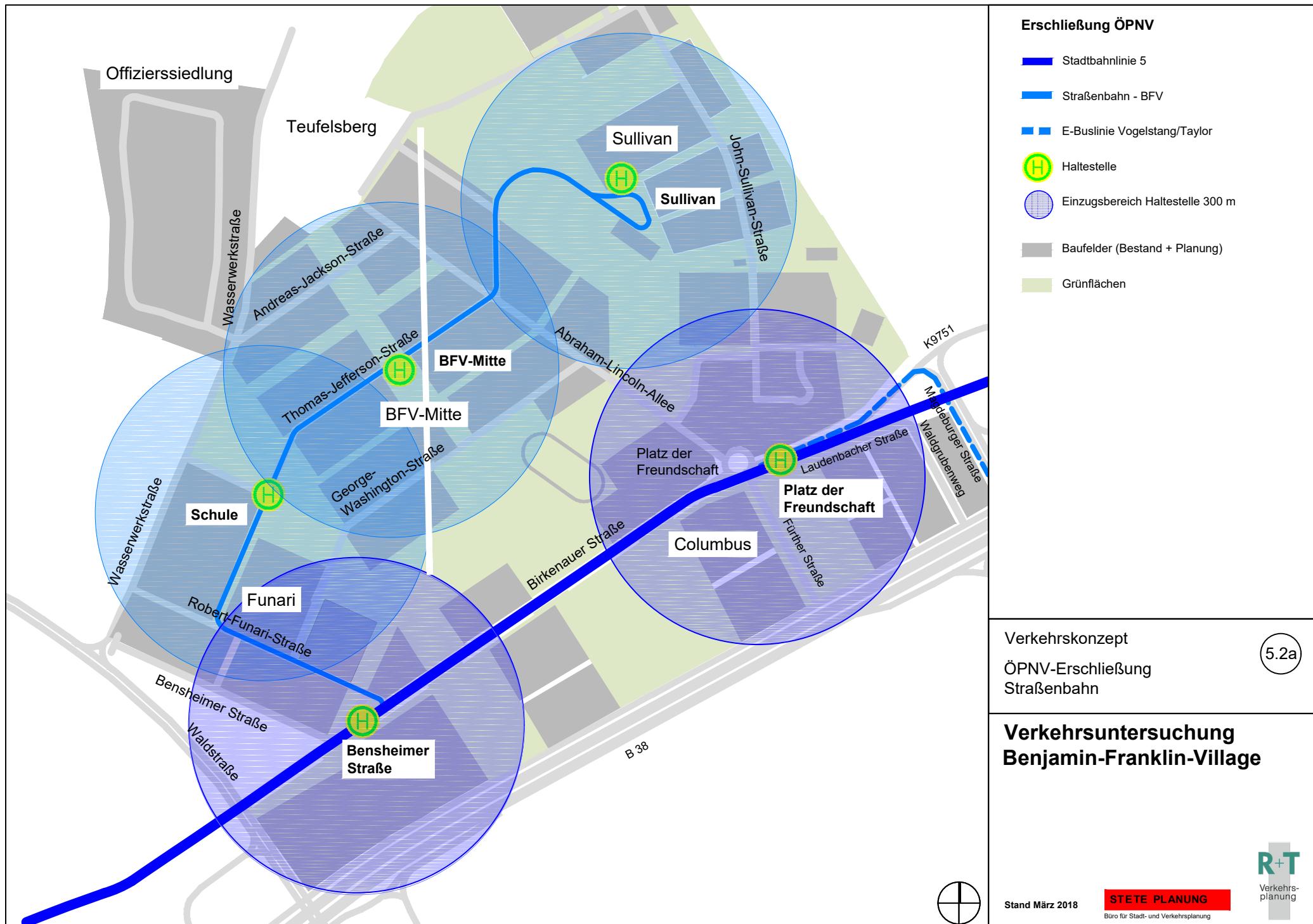
## Verkehrskonzept BFV

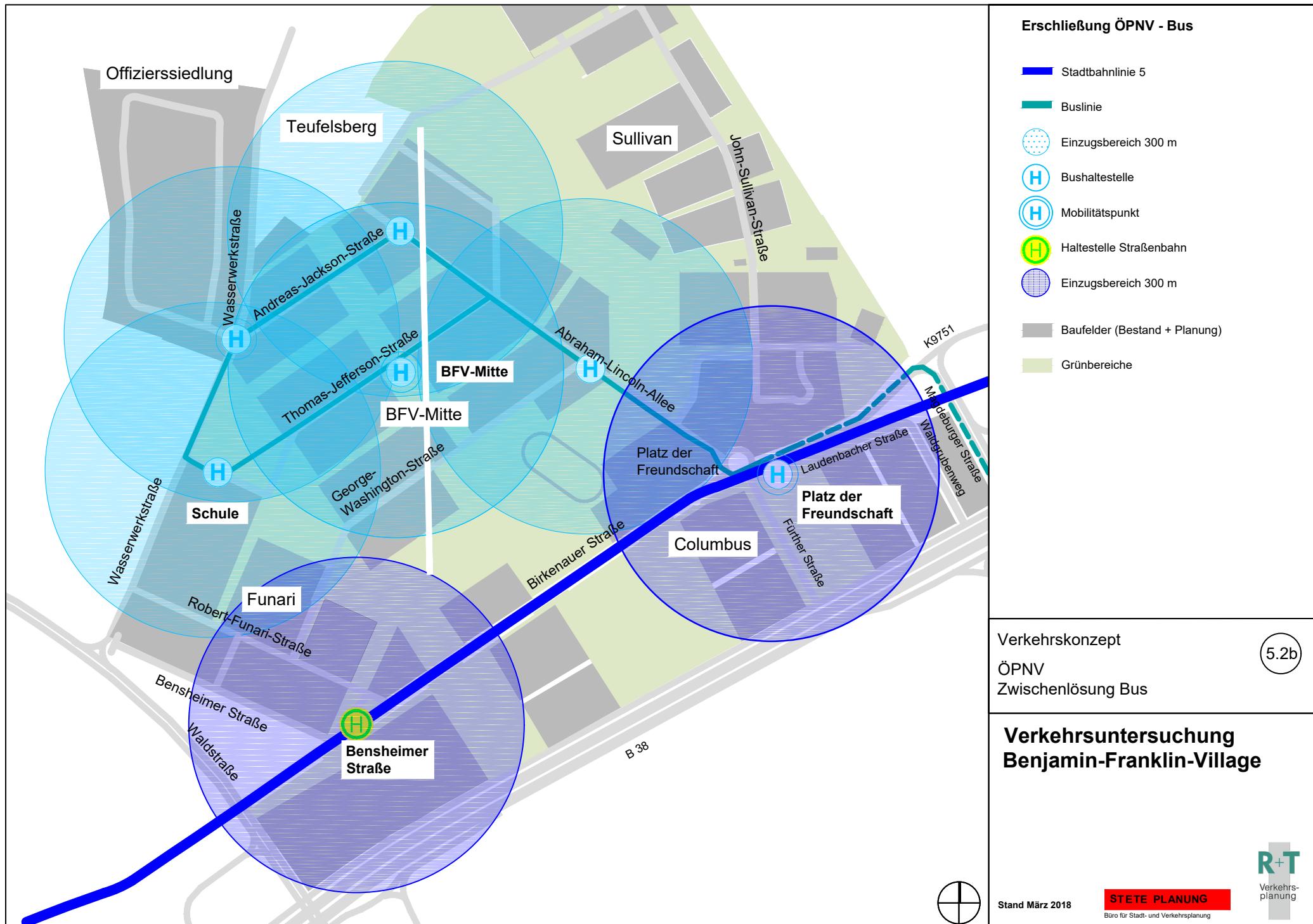
## Flächenaufteilung in den Sammel- und Erschließungsstraßen Gebiete Funari und Sullivan

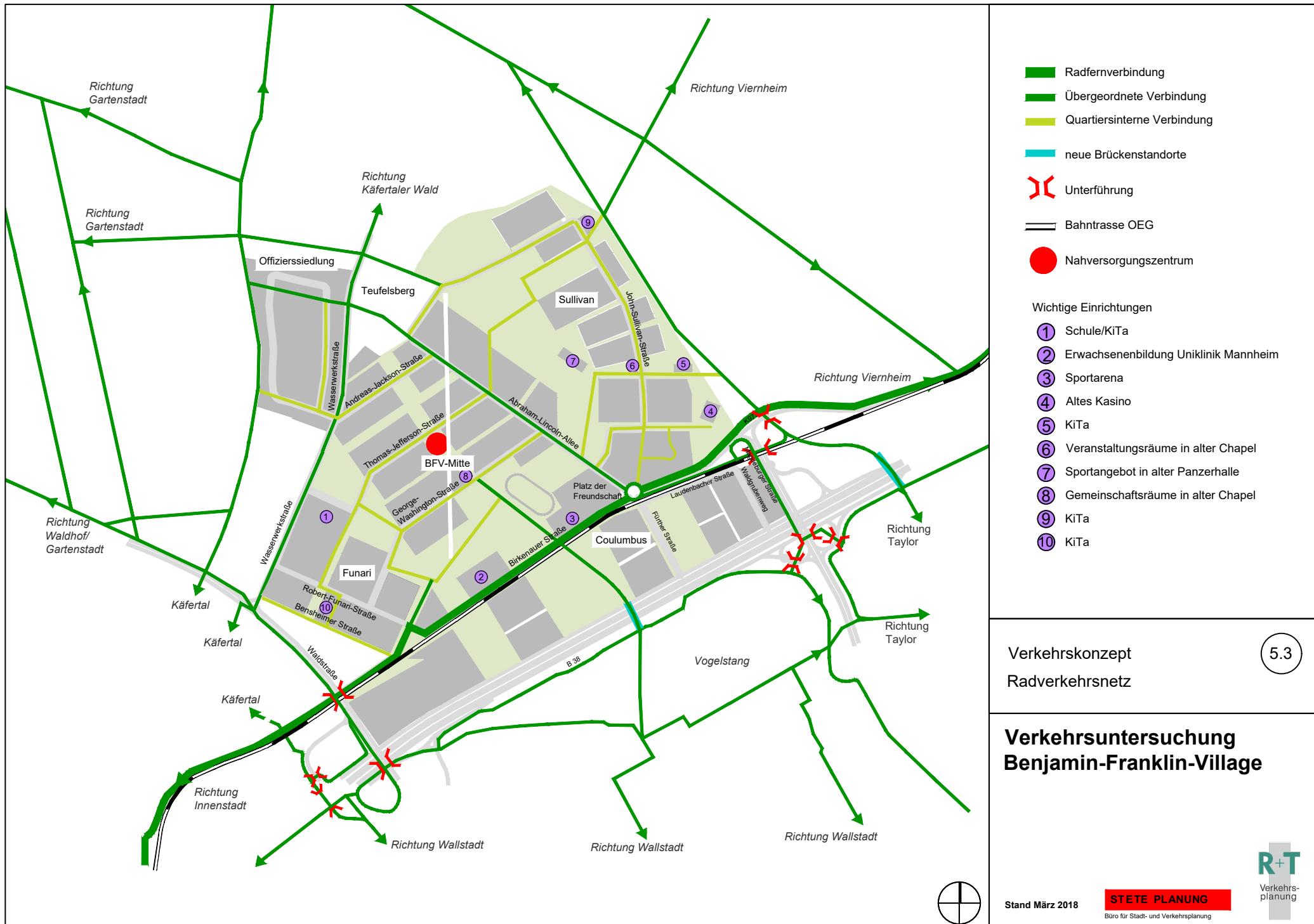
5.1e

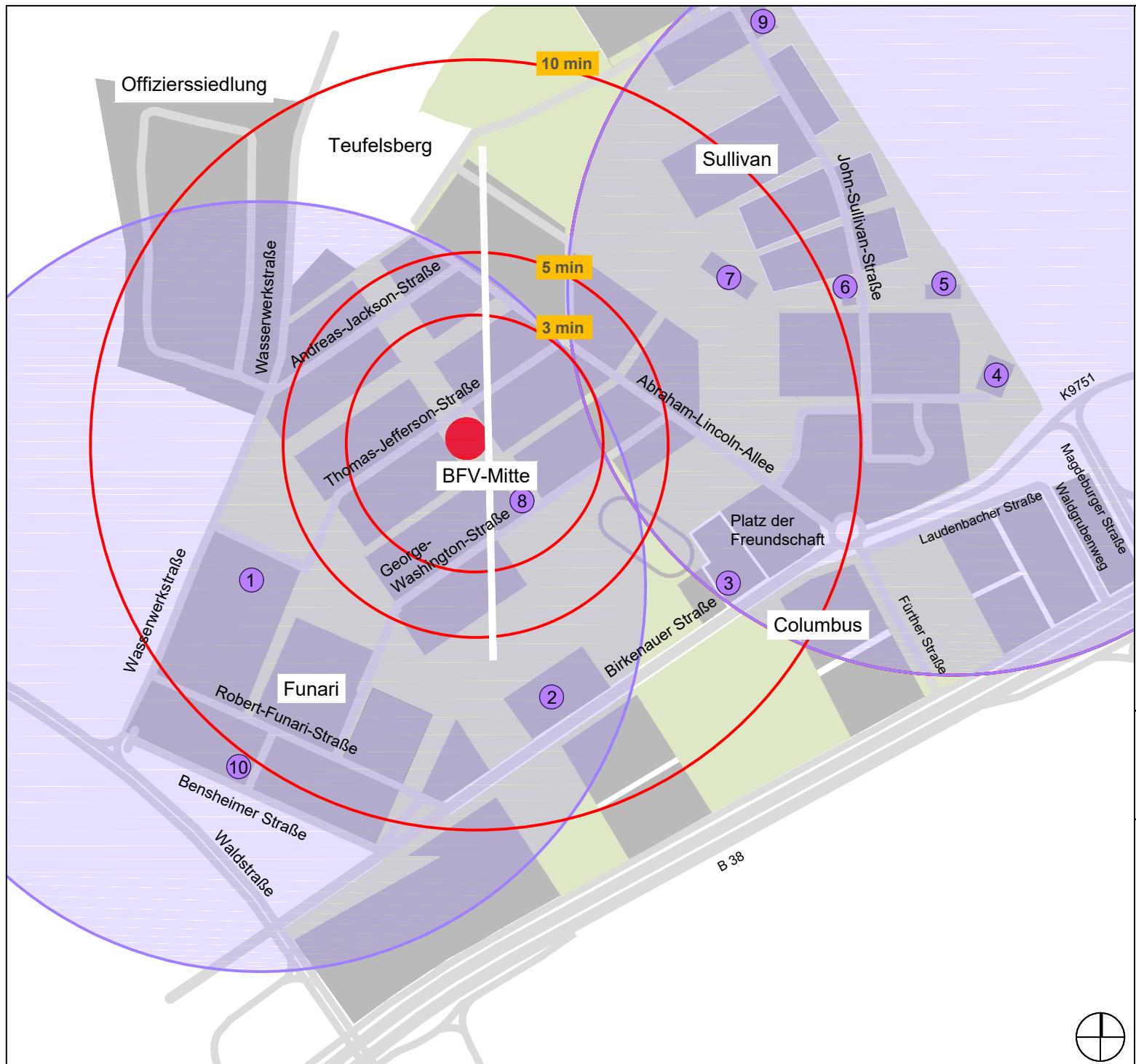


## Verkehrsuntersuchung Benjamin-Franklin-Village



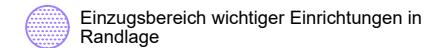






## Wichtige Einrichtungen

- 1 Schule/KiTa
  - 2 Erwachsenenbildung Uniklinik Mannheim
  - 3 Sportarena
  - 4 Altes Kasino
  - 5 KiTa
  - 6 Veranstaltungsräume
  - 7 alte Panzerhalle
  - 8 Chapel Gemeinschaftsräume
  - 9 KiTa
  - 10 KiTa



## Verkehrskonzept

## Fußläufige Erreichbarkeit Versorgungszentrum

## Verkehrsuntersuchung Benjamin-Franklin-Village

