

Die neue Stadtbahn in den Mannheimer Norden



Die Stadtbahn in den Mannheimer Norden soll vier Stadtteile erschließen:

- Neckarstadt-Ost → Käfertal
- Waldhof → Gartenstadt

Hier leben rund 80 000 Menschen – etwa ein Viertel der Bevölkerung unserer Stadt. Der geplante Neubau ist ein Kernprojekt des vom Gemeinderat beschlossenen Nahverkehrsplans 2004-2008.

Heute sind im Mannheimer Norden noch große Bereiche von vier bevölkerungsreichen Stadtteilen und tausende Arbeitsplätze ohne direkten Stadtbahnanschluss. Die rund siebeneinhalb Kilometer lange Strecke schließt diese letzte große Lücke im Stadtbahn-Netz. In ihrem direkten Einzugsgebiet wohnen rund 32 000 Bürgerinnen und Bürger. Zahlreiche große und kleine Unternehmen, darunter Daimler, ABB und das Briefverteilzentrum der Deutschen Post, sowie das Gewerbegebiet Käfertal Süd erhalten eine direktere, schnellere und bequemere Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Sechs Schulen mit über 2 000 Schülerinnen und Schülern, 750 Bewohner der Studentensiedlung Ludwig-Frank, das Naherholungsgebiet Käfertaler Wald und bedeutende Freizeiteinrichtungen wie die Freilichtbühne werden direkt an das Schienennetz angeschlossen.

Mit der neuen Strecke entstehen schnelle und umweltfreundliche Direktverbindungen innerhalb des Mannheimer Nordens und ins Stadtzentrum. Das wird die Attraktivität der nördlichen Stadtteile als Wohn- und Geschäftsstandort weiter steigern. Das ist umso wichtiger, da bereits umfangreiche städtebauliche Entwicklungen entlang der Strecke geplant sind: Im Neubaugebiet in den ehemaligen Turley Barracks (Kaiser-Wilhelm-Kaserne) sollen eine internationale Schule und Wohnungen entstehen, im Neubaugebiet „Centro Verde“ (Ludwig-Frank-Kaserne) sind Häuser für etwa 500 Menschen geplant und im Areal „Am Kuhbuckel/Lampertheimer Straße“ werden bald ca. 200 Bürgerinnen und Bürger wohnen. Zusätzlich werden durch den Umzug des Victor-Lenel-Hauses weitere Flächen für neue Nutzungen frei.

Beim Bau der Stadtbahn-Strecke können gleichzeitig städtebaulich erwünschte Maßnahmen umgesetzt werden. Dazu gehören z. B. die Verringerung der Geschwindigkeiten in der Waldstraße durch eine Reduktion der Fahrbahn-Breite, die Neugestaltung von Straßen, eine barrierefreie Überquerung der Riedbahn zwischen Neckarstadt und Käfertal oder die bedarfsgerechte Steuerung der Ampelanlage Waldpforte/Waldstraße/Hanauer Straße. Die Stadtbahn wird weitgehend unabhängig vom Autoverkehr auf einer eigenen Strecke mit Rasengleis fahren.

Schnelle Verbindungen

Die Stadtbahn in den Mannheimer Norden sorgt für deutlich kürzere Reisezeiten als bisher.

Auch das lästige und zeitintensive Umsteigen entfällt für viele Ziele: Die geplante Strecke ermöglicht erstmals umsteigefreie Stadtbahnverbindungen zu wichtigen Orten im Stadtzentrum.

Reisezeit heute	Umsteigen nötig?	Reisezeit in Zukunft	Umsteigen nötig?	Gesparte Reisezeit
Glücksburger Weg → Universitätsklinikum				
29 Min.	Ja	18 Min.	Nein	38 Prozent
Glücksburger Weg → Alte Feuerwache				
25 Min.	Ja	22 Min.	Nein	12 Prozent
Kasseler Straße → Carl-Benz-Schule				
29 Min.	Ja	16 Min.	Nein	45 Prozent
Kasseler Straße → Hauptbahnhof				
33 Min.	Ja	28 Min.	Nein	15 Prozent
Kasseler Straße → Paradeplatz				
28 Min.	Ja	23 Min.	Nein	18 Prozent
Stiller Weg → Paradeplatz				
33 Min.	Ja	23 Min.	Nein	30 Prozent
Stiller Weg → Carl-Benz-Schule				
26 Min.	Ja	16 Min.	Nein	38 Prozent
Stiller Weg → Ludwig-Frank-Gymnasium				
19 Min.	Ja	12 Min.	Nein	37 Prozent

Die Stadtbahn ist ein sicheres Verkehrsmittel.

Dafür werden entlang der Stadtbahnstrecke zahlreiche Maßnahmen ergriffen: Zuwege zu öffentlichen Einrichtungen und Fußgängerquerungen werden z. B. mit Ampeln ausgestattet. Zweigleisige Abschnitte erhalten z-förmige Fußgängerüberwege, die den Blick von Fußgängern und Radfahrern immer in Richtung einer eventuell anhaltenden Stadtbahn lenken. Zusätzlich weisen gelbe Blinklichter auf eine nahende Stadtbahn hin. In der Nähe von Schulen, Kindergärten und Jugendeinrichtungen werden „Kinderblinker“ installiert, die tiefer angebracht sind und von Kindern besser wahrgenommen werden.

Barrierefreiheit

Alle voraussichtlich 13 neuen Stadtbahnhaltestellen werden barrierefrei ausgebaut. Das ermöglicht den ebenerdigen Zugang zu den Stadtbahnzügen – eine große Erleichterung für ältere Menschen, wie auch für Gehbehinderte und junge Familien mit Kindern.

Buseinstieg mit Stufe Barrierefreier Einstieg Stadtbahn



Fahrradwege, Parkplätze und Bäume

Für Fahrradfahrer sind entlang der gesamten Strecke geeignete Angebote vorgesehen, z. B. separate Fahrradwege, Angebotsstreifen am Straßenrand oder kombinierte Fußgänger- und Radwege.

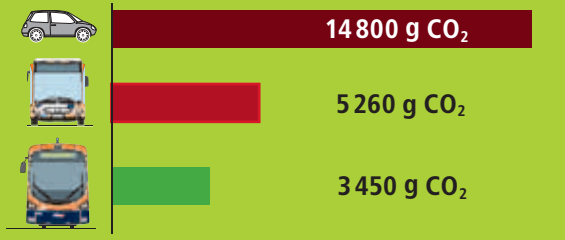
Beim Bau der Stadtbahn muss entlang der gesamten Strecke ein Teil der Straßenrand-Parkplätze entfallen. Bei den weiteren Planungen werden Ersatzflächen geprüft, auf denen neue Parkmöglichkeiten entstehen können. Denkbar sind z. B. zusätzliche Stellplätze an der Waldpforte zwischen Alsenweg und Flensburger Ring sowie an der Einmündung der Oberen Riedstraße in die Hessische Straße.

Wo für die neue Stadtbahnstrecke vorhandene Bäume entfallen, werden diese entsprechend der Naturschutzgesetze neu angepflanzt.

Umweltfreundlich in die Zukunft

Der weiter wachsende Mobilitätsbedarf kann und soll nicht allein durch das Auto gedeckt werden: Die Klimaschutzkonzeption 2020 der Stadt Mannheim verfolgt als wesentliches Ziel, den ÖPNV weiter auszubauen. Als wichtige Maßnahme für dieses Ziel ist die „Stadtbahnlinie Mannheim-Nord“ explizit genannt.

Stadtbahnen bieten heute schon die Elektromobilität, die als Zukunftskonzept für umweltfreundlichen Verkehr gesehen wird. Eine Stadtbahn verursacht bei durchschnittlicher Auslastung im Vergleich zum Auto nur rund ein Viertel des klimaschädlichen Gases Kohlendioxid (CO₂) pro Person und Kilometer. Auch darum werden weltweit in vielen Städten neue Stadtbahnen gebaut oder vorhandene Stadtbahnnetze erweitert.



Energieverbrauch pro 100 Personenkilometern bei Auto, Bus und Stadtbahn bei durchschnittlicher Auslastung

Stadtbahn spart Platz

Obwohl Stadtbahnen vorwiegend unabhängig vom Autoverkehr auf eigenen Strecken fahren, brauchen sie pro Person deutlich weniger Fläche als der Autoverkehr.

Die Verkehrsprognose zeigt, dass auch nach dem Bau der Stadtbahn-Strecke genügend Fläche für den Kfz-Verkehr vorhanden sein wird. Die Spurbreiten in der Waldstraße sollen sogar gezielt reduziert werden, um der viel befahrenen Durchgangsstraße,

Transportkapazitäten im Vergleich (Beispiel Mannheim):
180 Personen = 1 Stadtbahn
= 2,5 Busse
= 45 PKWs



Quelle: RNV GmbH

auf der früher 70 Km/h erlaubt waren, den Charakter einer Stadtstraße zurück zu geben. Auch besonders belastete Kreuzungen wurden auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht. Am Verkehrsknoten Waldstraße/Waldpforte/Hanauer Straße ist z. B. vorgesehen, die bisherigen starren Ampelzeiten durch eine bedarfsgesteuerte Schaltung zu ersetzen. Mit dieser Optimierung ist die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens auch in Stoßzeiten gesichert.

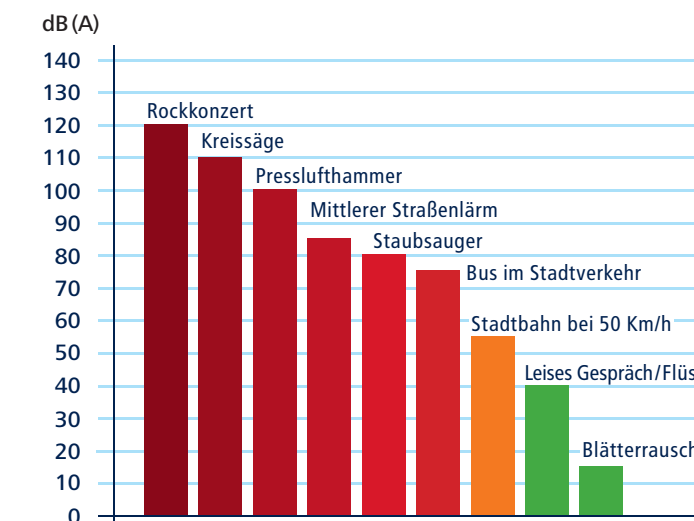
Waldstraße jetzige und geplante Verkehrsführung



Künftige Belastungen reduzieren

Neubaugebiete und Gewerbeansiedlungen bedeuten immer auch mehr Verkehr. Die Stadtbahn trägt dazu bei, diesem Mobilitätsbedarf umweltgerecht zu begegnen. Zusätzlicher Autoverkehr belastet die Anwohner noch stärker als heute mit Abgasen, Feinstaub und Lärm.

Lärmbelastungen im Vergleich (Dezibel)



Weniger Kfz-Verkehr durch Stadtbahn

Das beste Mittel gegen Staus ist der Ausbau des ÖPNV: Je häufiger und je mehr Mannheimer für Fahrten in der Stadt das Auto stehen lassen und den ÖPNV nutzen, desto mehr Platz steht auf der Straße zur Verfügung.

Stadtbahnen sind deutlich attraktiver und wirtschaftlicher als Busse: In Mannheim nutzen schon heute 85 Prozent der RNV-Kunden – rund 190.000 Fahrgäste pro Tag – die Stadtbahn (ohne „OEG“-Linie 5 und S-Bahn), nur 15 Prozent fahren mit Bussen. Nach bundesweiten Befragungen steigen rund 5 Prozent der Autofahrer bei einem gutem Busangebot auf den ÖPNV um, bei einem guten Bahnangebot dagegen bis zu 40 Prozent.

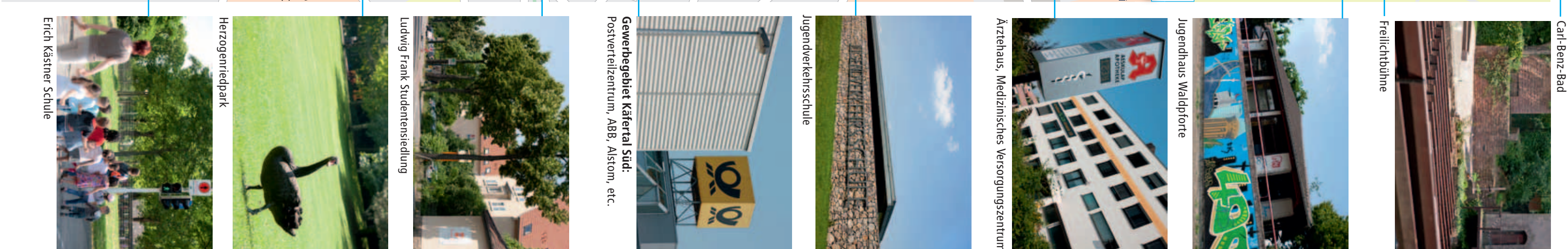
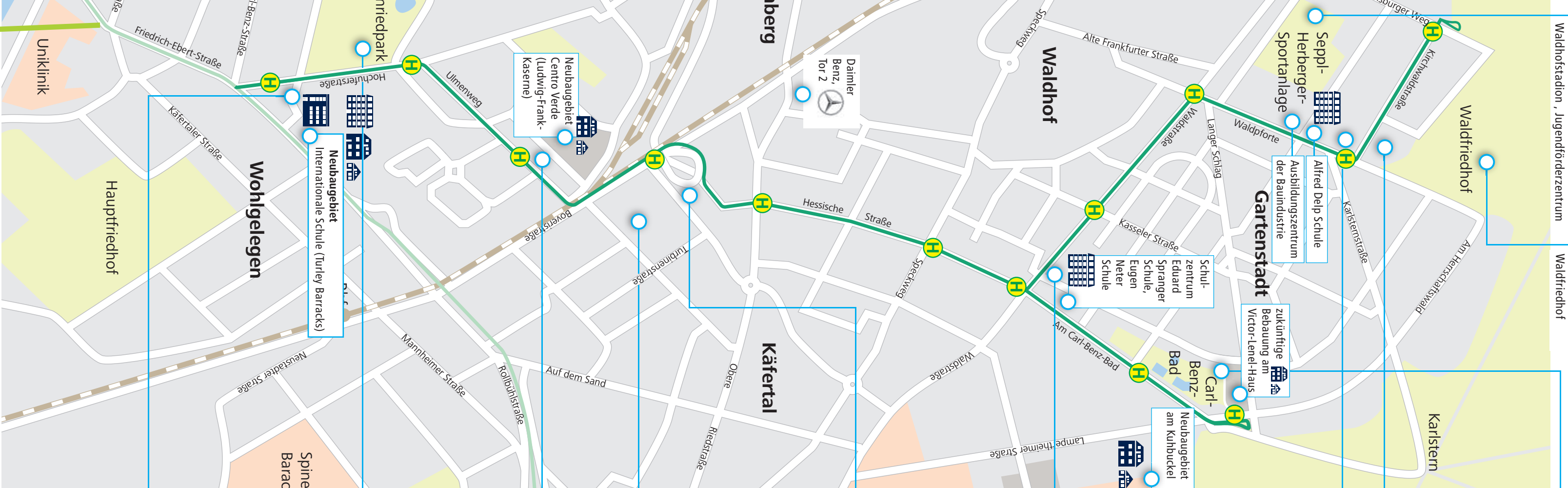
Sachverständige haben errechnet, dass die neue Stadtbahn pro Tag etwa 3 300 Fahrgäste mehr anziehen wird als heute entlang dieser Nord-Süd-Achse im ÖPNV unterwegs sind – eine Zunahme um rund 30 Prozent. Entsprechende Prognosen wurden bei anderen Neubauvorhaben in Mannheim stets übertroffen: Für die Strecke nach Neckarau West („B-Linie“) wurde ein Fahrgastzuwachs von ca. 30 Prozent vorhergesagt, der tatsächliche Zuwachs liegt bei 50 Prozent. Für die Stadtbahn Mannheim-Neuhermsheim lag die Prognose bei 60 Prozent, die tatsächliche Zunahme bei etwa 75 Prozent.

Fazit

Die Stadtbahn in den Mannheimer Norden...

- bindet 32 000 Bürgerinnen und Bürger direkt an das Stadtbahnnetz an
- bietet schnelle Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen und ins Stadtzentrum
- steigert die Attraktivität der Stadtteile im Mannheimer Norden
- bietet die Chance zur Aufwertung des Straßenraums
- deckt den weiter steigenden Mobilitätsbedarf
- beugt einer noch stärkeren Zunahme des Kfz-Verkehrs vor
- reduziert Staub, Lärm und Abgase
- ist umweltfreundlich

Weitere Informationen finden Sie unter www.stadtbahn-mannheim-nord.de
kontakt@stadtbahn-mannheim-nord.de



Buskonzept Mannheim-Nord



Bus und Bahn überall gut erreichbar

Das vorläufige Buskonzept wurde im Forum Stadtbahn Nord weiter optimiert. Mit dem neuen Liniennetz wird die gesamte Gartenstadt gut erschlossen:

Wie bisher verkehren drei Buslinien im Mannheimer Norden: 50, 53 und 55. Die Linie 50 verbindet die Speckwegsiedlung, die Linie 53 die nördliche Gartenstadt inklusive Waldfriedhof mit Waldhof und Käfertal. Die Linie 55 dient der inneren Erschließung der Gartenstadt mit Anbindung an den Bahnhof Waldhof und das Einkaufszentrum Waldhof Ost.



Bürgerbeteiligung in früher Planungsphase

Der Gemeinderat hat der vorgesehenen Streckenführung ohne Gegenstimme zugestimmt. Dabei hat er die Stadtverwaltung beauftragt, „gemeinsam mit der RNV GmbH die weiteren Planungen unter Beteiligung der Bürgerschaft voranzutreiben“.

Diesen Auftrag setzen Stadt und RNV unter anderem mit einem für Mannheim bisher einmaligen, mehrstufigen Bürger-Dialogverfahren um: Nach einer ersten Bürgerdialog-Veranstaltung mit über 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmern im Kulturhaus Waldhof wurde ein Stadtbahn-Forum eingerichtet, in dem etwa 30 Vertreter der Anwohner des geplanten Stadtbahnprojekts und von Institutionen – wie Vereinen, Wirtschaft, Schulen, Kirchen, etc. – gemeinsam mit der Stadtverwaltung und der RNV kontrovers und konstruktiv diskutieren, um nachhaltige und akzeptable Lösungen zu erarbeiten.

Dort wurden z. B. zahlreiche Vorschläge für alternative Streckenführungen untersucht und eine mögliche Alternativstrecke entwickelt, die von der Waldpforte in die Karlsternstraße abweigt. Außerdem wurde ein weiterer Bus für die Gartenstadt vorgesehen, sodass die Bahnhöfe Waldhof und Käfertal vom Kerngebiet der Gartenstadt aus ebenso leicht erreichbar sind wie der Waldfriedhof und der Käfertaler Friedhof. Darüber hinaus wurde eine zusätzliche Stadtbahn-Haltestelle im Ulmenweg angeregt.

Weitere Informationen
zum Forum und seiner Arbeit finden Sie unter www.stadtbahn-mannheim-nord.de



Stadtbahn Mannheim NORD

Die neue Stadtbahn in den Mannheimer Norden