



## **Begründung für die Petitioneingabe:**

Auch wenn wir den Ausbau des Mannheimer Radwegenetzes für dringend erforderlich halten, sollte die Verwaltungsvorlage, die dem Beschluss des Mannheimer Gemeinderats vom 5.2.19 zum geplanten Radschnellweg (RSW) durch die Feudenheimer Au zugrunde liegt, noch einmal kritisch hinterfragt werden. Denn diese Verwaltungsvorlage enthält **gravierende Mängel:**

### **1. Die Trassenführung des RSW durch das Landschaftsschutzgebiet Au ist sehr fragwürdig:**

Die Behauptung, der RSW schaffe eine schnelle Verbindung zwischen der Mannheimer Innenstadt und dem geplanten Neubaugebiet auf Spinelli (Käfertal-Süd) bzw. Viernheim und Weinheim, ist falsch:

Die direkte Verbindung von Käfertal zum Zentrum beträgt 3 km. Die Strecke über den geplanten Radweg durch die Au dagegen 5 km. Und Radfahrer, die aus der Neubausiedlung Franklin oder aus Weinheim kommen, hätten sogar einen noch größeren Umweg zu fahren. Bekanntlich wählen Radfahrer aber die kürzeste Strecke, um an ihr Ziel zu gelangen.

### **2. Die Prognose der Potenzialanalyse von 2.800 Radlern pro Tag basiert auf falschen Fakten:**

Sie beruht auf der Basis von 30.000 - 45.000 Schülern, die es im 1 km-Korridor um den geplanten RSW geben soll. In ganz Mannheim gibt es aber nur 42 000 Schüler. Auch verfügen die angrenzenden Stadtteile Vogelstang, Wallstadt, Käfertal und Feudenheim über eigene Grundschulen, eine Realschule und zwei Gymnasien.

### **3. Die Potenzialanalyse berücksichtigt nicht Pläne zum Ausbau direkter Radwegverbindungen**

- a) Verbindung von Käfertal zur Innenstadt entlang der Mannheimer Straße
- b) Unterführung unter der Riedbahn von der Neustadter zur Käfertaler Straße

Diese Pläne wurden von der Stadt beim "Runden Tisch Radverkehr" am 6.11.2018 vorgestellt.

### **4. Der vorgesehene Abschnitt des RSW entspricht nicht den Förderrichtlinien**

Ein förderungsfähiger RSW soll über eine Distanz von mind. 5 km verlaufen und Städte verbinden mit einer direkten, umwegfreien Linienführung. Der Abschnitt des geplanten RSW ist aber keine Direktverbindung (s.o.) mit einer Ost-West -Verbindung „Weinheim-Viernheim-Mannheim“, sondern stellt eine Nord-Süd-Verbindung her.

Auch sollen laut den Qualitätsstandards keine bebauten Gebiete ausgeschlossen werden. Der RSW würde aber den Stadtteil Feudenheim ausschließen, er führt mitten durch die Au an Feudenheim vorbei.

Weitere Negativfolge für die Radfahrer aus Richtung Feudenheim: Die Radwegverbindung nach Käfertal würde gekappt, da der bestehende Radweg am Aubuckel zwischen Feudenheim und Käfertal zurückgebaut werden soll.

Auch soll der untere Wirtschaftsweg direkt unterhalb des Hochgestades zwischen Feudenheimer Str. und Wingertsbuckel entfernt werden.

### **5. Der RSW schafft große Konflikte mit dem motorisierten Verkehr bei der Querung des Aubuckels**

Die Qualitätsstandards für RSV fordern eine möglichst kreuzungsfreie Trassenführung.

Gemäß den Anforderungen an Radschnellverbindungen sollen Zeitverluste pro Kilometer durch Anhalten und Warten innerorts nicht größer als 30 Sekunden sein.

Die geplante Querung am Aubuckel erlaubt jedoch gerade keine Beschleunigung des Radverkehrs. Die offizielle Radwegtrasse ( Variante 2 ) soll die Straße „Am Aubuckel“ mittels einer zusätzlichen Lichtsignalanlage queren. Dabei ist eine Verlustzeit von 40 Sekunden vorgesehen.

Bei einer täglichen Belastung von 20.000 Kfz (Prognose: Künftige Zunahme um bis zu 30 % gemäß Verkehrsgutachten HEINZ + FEIER GmbH - Erläuterungsbericht 15. September 2017 in Verbindung mit der Prognose des Ingenieurbüros für Verkehrswesen Köhler und Leutwein GmbH & Co) ist zu bezweifeln, dass die Querung dieser Hauptverkehrsstraße den Anforderungen eines RSW gerecht wird. Es ist zu erwarten, dass die Wartezeiten von 40 Sekunden in den Stoßzeiten einen dauerhaften Konflikt zwischen Radverkehr, ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr zur Folge haben werden.

### **6. Der Radschnellweg verschandelt die Au**

Der RSW würde eine breite Beton- bzw. Asphaltfläche mitten durch die Au schaffen. Dadurch wäre die Au keine Freifläche mehr. Er würde die Au verschandeln, da der Radschnellweg über eine 100 m lange Rampe und Brücke vom Aubuckel kommend über das Hochgestade in die Au herabgeführt werden müsste. § 4 Ziffer 4 der Verordnung des LSG Feudenheimer Au verbietet aber ausdrücklich das Verbot der Änderung des Landschaftsbildes.



## **7. Der Radschnellweg ist ein unnötiger ökologischer Eingriff in das LSG Feudenheimer Au:**

a) Der RSW würde zusammen mit dem angrenzenden Gehweg eine 6,5 Meter breite Asphalt- und Betonschneise mitten durch die Au schaffen. Folge: Bei einer Länge von 1,77 km werden ca. 5.000 qm wertvolle Ackerböden versiegelt. Der Charakter der Au als Freifläche ginge verloren, da der RSW über eine 100 m lange Rampen-/Brücken-Konstruktion vom Aubuckel über das Hochgestade in die Au herabgeführt werden müsste. Der zusätzlich in Serpentinen geplante Fußweg wäre ein weiterer Eingriff in das streng geschützte Hochgestade. Für dieses Bauwerk sollen gesunde 35 Bäume gefällt werden (Sitzung des AUT am 6.2.20). Nach § 4 Ziffer 6 der Verordnung zum LSG Feudenheimer Au ist es jedoch verboten, das Hochgestade zu verändern oder zu schädigen.

b) Die geplante Radwegtrasse berücksichtigt nicht den Arten- und Naturschutz:

Der Lebensraum von streng geschützten Orchideen, Mauereidechsen und Wildbienen wird durch die Rampe am Aubuckel zerstört. Außerdem werden durch die nächtliche Beleuchtung Insekten im großen Umfang getötet.

Konsequenterweise sollte das Regierungspräsidium Karlsruhe als Widerspruchsbehörde nicht nur die Verlegung der Kleingärten in die Au untersagen, sondern auch die Betontrasse und die Rampe am ehemaligen Hochgestade.

## **8. Der geplante RSW ist ein unnötiger Eingriff in die Kleingartenanlage:**

Aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses vom 13.5.2018 müssen mindestens 26 Kleingärten weichen. Dies betrifft auch Kleingärtner im hohen Alter, die ihr Lebenswerk und ihr Hobby endgültig aufgeben müssen.

Auch im Bereich der Kleingartenanlage würde der RSW einen Eingriff in die dort vorhandene Flora und Fauna bedeuten. Auch im Bereich der Kleingartenanlage gibt es die streng geschützten Mauereidechsen.

Die Verlagerung von Kleingärten beinhaltet zudem die Fällung von Bäumen, Büschen, Zerstörung von Grünanlagen und Biotopen. Der zwischen der Stadt, der BuGa-Gesellschaft und dem Kleingartenverein geschlossene Vertrag wird nur rechtskräftig, wenn auch die Trassenführung rechtsverbindlich ist und Ersatzflächen für die wegfallenden Kleingärten angeboten werden. Mit dem vom Regierungspräsidium verhängten Baustopp der Verlegung der Kleingärten in die Au dürfte die mit dem Kleingärtnern getroffene Vereinbarung gegenstandslos geworden sein!

## **9. Verschwendung von Steuergeldern**

Die BuGa-Radwegtrasse soll bei einer Länge von 1,77 km Länge 6,5 Mio € kosten (Kosten pro km: 3,67 Mio. €).

Diese Kosten liegen immens über den üblichen Kosten für einen RSW (ca. 0,5-1. Mio €/km).

Für eine wirtschaftliche Betrachtung darf es keine Rolle spielen, ob die Steuergelder von der Kommune, vom Land oder anderen öffentlichen Trägern stammen.

## **10. Fazit: Alles spricht für eine alternative Radwegvariante:**

Aus den genannten Gründen favorisieren wir die alternative Trasse oberhalb des Hochgestades über den bereits vorhandenen Weg entlang des Aubuckels und der Feudenheimer Straße. Hier könnten die Au und die Kleingärten komplett erhalten werden. Auch wäre Feudenheim direkt an den Radschnellweg angebunden. Diese alternative Trasse wäre auch sehr kostengünstig, da sie auf bereits vorhandenen Wegen verläuft, die bestenfalls ertüchtigt werden müssten. Eine Behinderung des motorisierten Verkehrs durch eine zusätzliche Ampel entfällt, da die Querung des Aubuckels direkt an der Kreuzung „Am Aubuckel“ und „Wingertsbuckel“ erfolgen könnte; allenfalls könnte die dortige Ampelschaltung für Radler optimiert werden. Wir halten es für fraglich, ob diese Trasse überhaupt zu einem RSW ausgebaut werden muss. Ohne diesen Vollausbau belaufen sich die Kosten für die von uns favorisierte Trasse nach offiziellen Angaben auf 1,6 Millionen Euro. Die im Erläuterungsbericht der BuGa-Gesellschaft vom 30.11.2019 angegebenen Kosten von 10 Mio. € für diese Trasse bei einem Ausbau zum RSW sind in keiner Weise nachvollziehbar. Die geplante teure Rampe zur Einhaltung von Kurvenradien, um dann an einer Ampel zu warten, ist für uns ebenfalls nicht nachvollziehbar.

## **Zwei Schlussüberlegungen:**

Zur Förderung des Radverkehrs wäre es sinnvoller, Investitionen in alle vorhandenen Schwachstellen des gesamten Mannheimer Radwegnetzes zu tätigen, anstatt Gelder in ein prestigeträchtiges Projekt zu stecken.

In Zeiten des Klimawandels und des Artensterbens muss bei der Planung von Radschnellwegen auch dem Naturschutz ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Klimafreundliche Mobilität und Naturschutz dürfen sich nicht gegenseitig ausschließen! Eingriffe in Natur- und Landschaftsschutzgebiete darf es nur bei einer völligen Unvermeidbarkeit als "ultima ratio" geben. Es ist nicht erforderlich, einen übertriebenen, verkehrstechnisch äußerst fragwürdigen Radweg durch das Landschaftsschutzgebiet der Au zu führen!