

Hans-Jürgen Hiemenz
Gneisenaustr. 1
68259 Mannheim
Mail: hiemenz@gmx.de

Regierungspräsidium Karlsruhe
Referat 17
Schlossplatz 1-3
76131 Karlsruhe

Nachrichtlich:

Bürgermeisteramt der Stadt Mannheim, FB Grünflächen und Umwelt, Collinistr. 1, 68161 Mannheim

Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim, Teilabschnitt von Feudenheimer Straße bis Völklinger Straße einschließlich Anbindungsweg Vogelstang und Wallstadt, 2. Offenlage

Mannheim, 22.11.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,
hiermit erhebe ich Einwendungen gegen das Bauvorhaben im o.g. Planfeststellungsverfahren. Meine Einwendungen begründe ich wie folgt:

Auch die mit der 2. Offenlage dargestellte neue, geänderte Trassenführung verstößt in eklatanter Weise gegen die Landschaftsschutzgebietsverordnung der Feudenheimer Au und muss daher als rechtswidrig angesehen werden. Ich begründe dies wie folgt:

Was ist eigentlich der Schutzgedanke des Landschaftsschutzgebietes der Feudenheimer Au? Was sollte damit geschützt werden?

Die Aktionsgemeinschaft Natur- und Umweltschutz (ANU) Baden-Württemberg e.V. hatte als anerkannter Landesnaturschutzverband gemäß §51 LNatSchG am 31.12.1984 den Antrag auf Ausweisung der Au zum Landschaftsschutzgebiet gestellt und diesen Antrag wie folgt begründet:

"Das letzte zusammenhängende Stück Landschaft in unmittelbarer Nähe des Großstadtzentrums soll vor Zersiedelung und der **Versiegelung mit Beton und Asphalt** bewahrt werden. Die Schutzwürdigkeit dieser ehemaligen Auenlandschaft des Neckars ist für die Umweltschützer unbestreitbar. Noch bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts floss der Neckar direkt durch die Au hindurch und bildete ein Flussschlange aus. Dieser sogenannte Mäander ist noch heute an dem **Hochgestade** entlang des Aubuckles zu erkennen, das in einem für die Mannheimer Gemarkung einmaligen Erhaltungszustand in seiner vollen Länge, Eigenart und Schönheit das Gewann Au einrahmt. Allein schon diese Tatsache rechtfertigt die Unterschutzstellung zur Erhaltung eines kulturhistorischen Denkmals der Mannheimer Geschichte."

Fazit:

Die Au weist das letzte unbebaute zusammenhängende Hochgestade des Neckars auf! Damit ist das Hochgestade in der jetzigen Form das **Herzstück** des Landschaftsschutzgebietes und von **einzigartiger kulturhistorischer Bedeutung**.

Die Folge:

In der Landschaftsschutzgebietsverordnung wurde festgelegt, dass das Hochgestade besonders streng geschützt wird:

Gemäß §4 Ziffer 6 ist es klipp und klar **verboten**, dass "**das Hochgestade verändert oder geschädigt wird**".

Eine Untertunnelung/Unterführung wäre aber eine optisch ganz markante Schädigung und damit ein ganz eklatanter Eingriff in das streng geschützte Hochgestade. Ein weiterer unerlaubter Eingriff ist in dem Abholzen von ca. 40 Bäumen am Hochgestade für den Radschnellweg zu sehen.

2. Die aktuelle Trassenvariante verstößt aber auch gegen §4 Ziffer 4 der Landschaftsschutzgebietsverordnung: Danach ist verboten, dass "das Landschaftsbild nachteilig geändert oder die natürliche Eigenart der Landschaft auf andere Weise beeinträchtigt wird".

Auch die neue Trassenvariante würde eine **breite Beton- bzw. Asphalt schneise** mitten durch die Au schaffen. Dadurch wäre die Au **keine Freifläche** mehr. Sowohl optisch als auch funktional würde durch die Betontrasse durch die Au der **Charakter des Landschaftsschutzgebietes verändert**. Wie bereits oben dargestellt, wollte der Verordnungsgeber dem Antrag der ANU entsprechend aber gerade die **Versiegelung mit Beton und Asphalt** verhindern. Gleches gilt auch für das einmalige, zusammenhängend bestehende Hochgestade: Ein Tunnel im Hochgestade würde das optisch einheitliche Bild des noch ursprünglichen Neckarhochgestades gravierend verändern.

3. Auch die neue, in der 2. Offenlage dargestellte Trassenvariante ist ein unnötiger ökologischer Eingriff in das LSG Feudenheimer Au:

Die geplante Radwegtrasse berücksichtigt nicht den Arten- und Naturschutz: Der Lebensraum von streng geschützten Orchideen (Bienenragwurz), Mauereidechen und Wildbienen wird durch die Trasse im Landschaftsschutz zerstört bzw. nachhaltig beeinträchtigt. Außerdem werden durch die nächtliche Beleuchtung Insekten im großen Umfang getötet. Bei einer Länge von 1,8 km werden ca. 5.000 qm wertvolle Ackerböden versiegelt. Das bedeutet, dass sich dadurch die CO₂-Bilanz der Au als Teil des Grünzuges Nordost erheblich verschlechtern würde.

4. Es gibt eine gute alternative Radwegvariante:

Nach den umweltrechtlichen Vorgaben ist ein Bauvorhaben zu unterlassen, wenn es Natur und Umwelt beeinträchtigt und eine Alternative zur Verfügung steht. Diese gibt es jedoch. Bei dieser Alternative handelt es sich um die Trasse A4, die oberhalb des Hochgestades über den bereits vorhandenen Weg (neben dem bestehenden Radweg) entlang des Aubuckels und der Feudenheimer Straße verläuft. Dieser Weg ist im Bereich des Aubuckels teilweise volle 4 Meter breit, teilweise nur geringfügig schmäler und könnte mit ganz geringem Aufwand durchgehend auf 4 Meter verbreitert werden. Im Bereich der Feudenheimer Straße ist bei einer Gesamtbreite von ca. 5,60 m für den vorhandenen Geh- und Radwegbereich ebenfalls ein Radschnellweg mit einer Breite von 4 Meter leicht herstellbar.

Diese Radschnellwegvariante, die ich als Petent auch im Rahmen des von mir eingeleiteten Petitionsverfahrens 16/03562 vorgestellt hatte, könnte aus nördlicher Richtung Neustadter Straße im Bereich des jetzigen Spinelli-Kasernengeländes nach der Bundesgartenschau 2023 über die dortige Kastanienallee (frühere Verbindung zwischen den Mannheimer Stadtteilen Käfertal und Feudenheim) verlaufen.

Eine Behinderung des motorisierten Verkehrs am Aubuckel 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.

Diese alternative Radwegvariante würde auch nur zwischen 1,6 Millionen bis maximal 2 Millionen Euro kosten. 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 ist nicht erforderlich, da ein Radschnellweg nicht über die gesamte Strecke, also zu 100%, die Kriterien für einen Radschnellweg entsprechen muss.

5. Auch die neue, in der 2. Offenlage dargestellte Trassenvariante ist ein unnötiger Eingriff in die Kleingartenanlage:

Auch bei der neuen Variante müssen Kleingärten weichen. Das ist sehr sozialschädlich. Denn dadurch müssten Kleingärtner im hohen Alter, welche ihre Kleingärten über Jahrzehnte aufgebaut und gepflegt haben, ihr Lebenswerk und ihr Hobby endgültig aufgeben. Sie wären zu alt, um neu anzufangen.

Auch im Bereich der Kleingartenanlage würde der RSW einen Eingriff in die dort vorhandene Flora und Fauna bedeuten. Im Bereich der Kleingartenanlage gibt es ebenfalls 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 setzte gemäß der Präambel des Vertrages voraus, dass die Trassenführung rechtsverbindlich ist und Ersatzflächen für die wegfallenden Kleingärten angeboten werden. Diese Voraussetzungen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfüllt. Mit dem vom Regierungspräsidium verhängten Baustopp der Verlegung der Kleingärten in die Au dürfte die mit dem Kleingärtnern getroffene Vereinbarung als Grundlage der geplanten Trasse gegenstandslos geworden sein!

6. Die neue Trassenvariante durch die Au sehe ich schließlich als Musterbeispiel für die Verschwendug von Steuergeldern an: Bei einer Länge von 1,8 km Länge und Kosten von über 7 Millionen Euro belaufen sich die Kosten pro km auf knapp 4 Millionen Euro, ein Zigfaches der üblichen Kosten für einen Radschnellweg (ca. 0,5-1. Mio €/km).

Mannheim, 22.11.2020

gez. Hans-Jürgen Hiemenz