

Jmweltforum * Käfertaler Str. 162 * 68167 Mannheim

Käfertaler Straße 162
Gebäude A, Umweltzentrum
68167 Mannheim
Tel. 0621 1815125
info@umweltforum-mannheim.de
www.umweltforum-mannheim.de

An den
Verband Region Rhein-Neckar
Herr Gröger
Postfach 10 26 36
68026 Mannheim

Mannheim, den 21.02.2019

Stellungnahme Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Rhein-Neckar – Darmstadt

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Gröger,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu o.g. Vorhaben. Das Umweltforum mit seinen 16 Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsverbände nimmt wie folgt dazu Stellung:

Wir begrüßen die Planungen zu einer Radschnellverbindung von Mannheim nach Weinheim und Darmstadt als wichtigen Baustein zur Verkehrswende und zur Förderung des Radverkehrs.

Im Folgenden beziehen wir uns auf den Abschnitt auf dem Mannheimer Stadtgebiet: Grundsätzlich ist neben dem Ausbau der eigentlichen Schnellwegtrasse auch eine optimale Einbindung in das vorhandene Radwegenetz wichtig, damit möglichst viele Bürgerinnen und Bürger von dieser Trasse profitieren und zum Umsteigen angeregt werden. Die in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Trassen enden alle nicht am Paradeplatz, der als Ziel einer Radschnellverbindung in Mannheim angedacht ist. Deshalb muss die Führung bis zu zum Paradeplatz noch konkretisiert und hinsichtlich der Qualität der vorhandenen Radwegeverbindungen überprüft werden.

Bisher untersuchte Trassen in Mannheim:

Birkenauer Straße – Völklinger Straße – Feudenheimer Au – Neckar:

Diese Trassenführung wäre aus Richtung Weinheim – Viernheim kommend zur Innenstadt (Paradeplatz) von der Strecke länger als die andere Trasse. Im Bereich des Hochgestades der Feudenheimer Au im Norden und im Bereich der Unterführung unter der Feudenheimer Straße wären Höhenunterschiede zu überwinden. Vorteile wären wenige Kreuzungsbereiche und eine Führung abseits der Verkehrsströme des MIV. Inwiefern sich die Aspekte Streckenlänge, wenige Kreuzungsbereiche und die Überwindung von Höhenunterschieden zeitmäßig aufheben (lassen), wäre bei den vorgeschlagenen Streckenvarianten zu prüfen.

Die Trasse führt im Bereich der Feudenheimer Au zu einer hohen Neuversiegelung. Zudem führt sie zu Eingriffen in das Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au. Die Landschaftsschutzgebietsverordnung sieht vor, dass beispielsweise das Hochgestade nicht verändert werden darf. Die notwendige Verlegung von Kleingärten würde ebenfalls neu in Flächen des LSchG erfolgen müssen.

Der Trassenvorschlag würde im Norden der Feudenheimer Au zu Konflikten mit dem Artenschutz führen hinsichtlich des Vorkommens der geschützten Ochideenart Bienenragwurz (nach BNSchG „besonders geschützt“). Dort ebenfalls vorkommende Feldgehölze sind als „geschütztes Biotop“ nach BNSchG ausgewiesen.

Die Unterführung unter der Feudenheimer Straße (sep. Rad- und Fußweg mit zusätzlichen Treppenabgängen) ist derzeit zu schmal und der Zuweg zur Unterführung ist hinsichtlich der Kurvenradien und Wegbreiten bisher zu eng, um den Qualitätsanforderungen einer Radschnellverbindung zu entsprechen.

Die südliche Anbindung in Richtung Innenstadt ist nach der derzeitigen Planung noch unvollständig und muss vor einer Trassenauswahl unbedingt noch definiert werden.

Birkenauer Straße – Rollbühlstraße – Friedrich-Ebert-Straße:

Diese Verbindung stellt die kürzeste Verbindung in die Mannheimer Innenstadt dar. Da sie überwiegend auf bestehenden Verkehrsflächen geführt wird, ist die Neuversiegelung relativ gering. Problematisch sind das teilweise hohe Verkehrsaufkommen des MIV bei dieser Trasse und die damit verbundene Abgasbelastung sowie eine Vielzahl von Kreuzungsbereichen. In der Friedrich-Ebert-Straße muss die Riedbahn über die Brücke gequert und damit ein Höhenunterschied überwunden werden.

Die Birkenauer Straße und die Friedrich-Ebert-Straße müssten mit einer beidseitigen 3 Meter breiten Radspur (RSW-Kriterium für Einrichtungsradwege) ausgebaut werden.

Der Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße ist bereits in der Umsetzung. Da hier viele Seitenstraßen gequert werden, müssten die Ampelschaltungen für den Radverkehr optimiert werden (geänderte Priorisierung der Ampelphasen mit „grüner Welle“, sehr kurzen Wartezeiten bzw. Vorrangschaltung für den Radverkehr) und Konflikte durch abbiegende Kraftfahrzeuge entschärft werden. Nur mit einer entsprechenden Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr lassen sich die Zeitgewinne durch die Kürze der Trasse beibehalten.

Zudem muss ab der Friedrich-Ebert-Brücke stadteinwärts der vorhandene Radweg ausgebaut und an die Fahrradstraße Berliner Straße und den Friedrichsring angebunden werden.

Darüber hinaus regen wir die Prüfung einer weiteren Trasse an:

Birkenauer Straße – Mannheimer Straße – Käfertaler Straße

Diese Variante könnte eine Alternative zur parallel verlaufenden Führung auf der Friedrich-Ebert-Straße darstellen. Hier gibt es weniger Engstellen, die Gestaltungsmöglichkeiten für durchgehend 3 Meter breite Radspuren behindern.

Hinsichtlich der Streckenlänge wäre diese Vorschlag noch etwas kürzer. Bei der (auszubauenden) Unterführung am Bahnhof Käfertal muss ein Höhenunterschied überwunden werden. Da die Trasse überwiegend auf bestehenden Verkehrsflächen geführt würde, wäre die Neuversiegelung relativ gering.

Auch die Mannheimer Straße und die Käfertaler Straße weisen zahlreiche Kreuzungsbereiche mit dem MIV aus, die für den Radverkehr entsprechend optimiert werden müssten (s.o.). Die Unterführung am Bahnhof Käfertal müsste für Radfahrer*innen entsprechend barrierefrei ausgebaut werden. Im Bereich der Käfertaler Str. wurden gerade erst Schutzstreifen für den Radverkehr neu angelegt, die jedoch nicht die für RSV erforderliche beidseitige Mindestbreite von 3 Metern aufweisen. Insbesondere im südlichen Bereich der Käfertaler Straße müsste die illegale Beparkung des Radweges konsequent unterbunden und der Abschnitt zwischen Röntgenstraße und Friedrich-Ebert-Straße für einen komfortablen Radverkehr ertüchtigt werden.

Für diese Trasse liegt im Rahmen der lokalen Radverkehrsplanung bereits eine Machbarkeitsstudie des Darmstädter Ingenieurbüros Dobelmann + Kroke vor.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Schöber

Thorsten Schurse

Roland Weiß