

Umweltforum \* Käfertaler Str. 162 \* 68167 Mannheim

**Stadt Mannheim**  
**Fachbereich Stadtplanung- Abt. 61.2**  
**Collinistr. 1**

**68161 Mannheim**

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

Mannheim, den 18.06.2020

## **Stellungnahme zum B-Plan 71.47 „Franklin-Mitte“ - erneute Beteiligung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu o.g. Vorhaben. Die im Umweltforum zusammen geschlossenen 16 Mannheimer Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsverbände nehmen gern wie folgt dazu Stellung:

### **Klimaschutz**

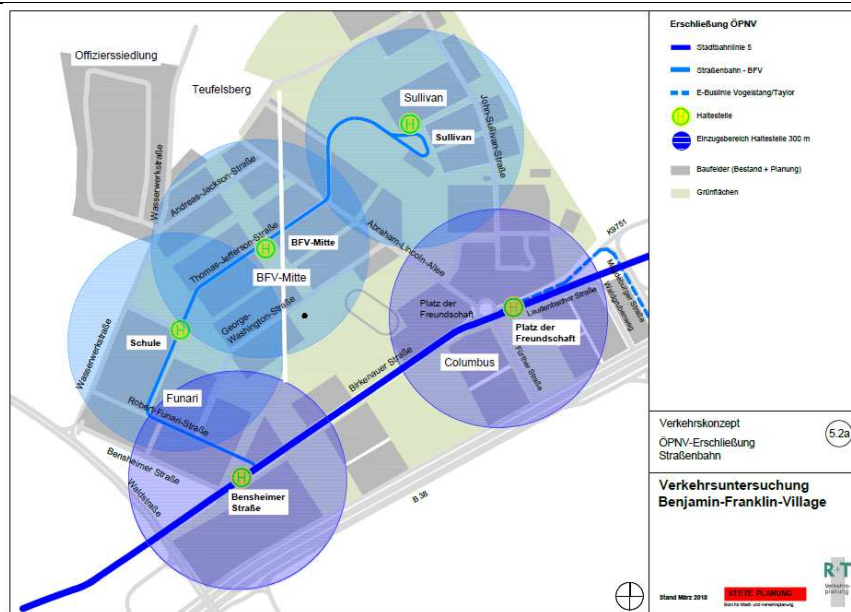
Die Stadt Mannheim hat sich in ihrem Leitbild zur Klimaneutralität bis 2050 verpflichtet. Dies spiegelt sich bisher nur unzureichend im Umweltbericht zum vorgelegten Bebauungsplan wider. Hier fehlt bisher eine Bewertung des Aspektes Klimaschutz und der CO<sub>2</sub>-Emissionen, da durch das neue Quartier zusätzliche Emissionen im Bereich Energieversorgung und Verkehr entstehen werden. Bisher wird das Schutzgut „Klima“ nur in Bezug auf das lokale Klima dargestellt. Das Schutzgut „Klima“ bzgl. Art und Ausmaß der Treibhausgas-Emissionen, wie es das BauGB Anlage 1, Nr. 2 b) gg) verlangt, wurde bisher jedoch nicht untersucht. Siehe [https://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/anlage\\_1.html](https://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/anlage_1.html)

### **Straßenbahnerschließung**

Wir begrüßen, dass die Straßenbahn im Abschnitt auf Franklin früher in Betrieb gehen soll als ursprünglich geplant. Wir erkennen an, dass bevor die Straßenbahn von Franklin in die Innenstadt fahren kann, zunächst die Haltestelle Käfertal OEG Bahnhof und der Betriebshof neu konzipiert werden müssen.

Wir vermissen jedoch im Quellenverzeichnis des Bebauungsplans Franklin-Mitte den Beschluss des Aufgabenträgers Stadt Mannheim bzw. Mannheimer Verkehr GmbH und des Aufsichtsrates der rnv, eine Straßenbahn auf Franklin zu bauen.

Ergänzend möchten wir darauf hinweisen, dass im Konversionsgebiet Franklin im Bereich Columbusstraße eine Haltestelle bei der Stadtbahnlinie 5 zwischen Platz der Freundschaft und Bensheimer Straße fehlt. Hier werden mit der derzeitigen Planung insbesondere der Bereich der Sportanlagen auf Franklin-Mitte sowie das südlich angrenzende Gewerbegebiet Columbus (mit den Märkten Bauhaus, Segmüller etc.) nicht ausreichend an den ÖPNV angebunden. Siehe dazu Verkehrskonzept 03/2020, Anlage 5.2.b bzw. die folgende Abbildung:

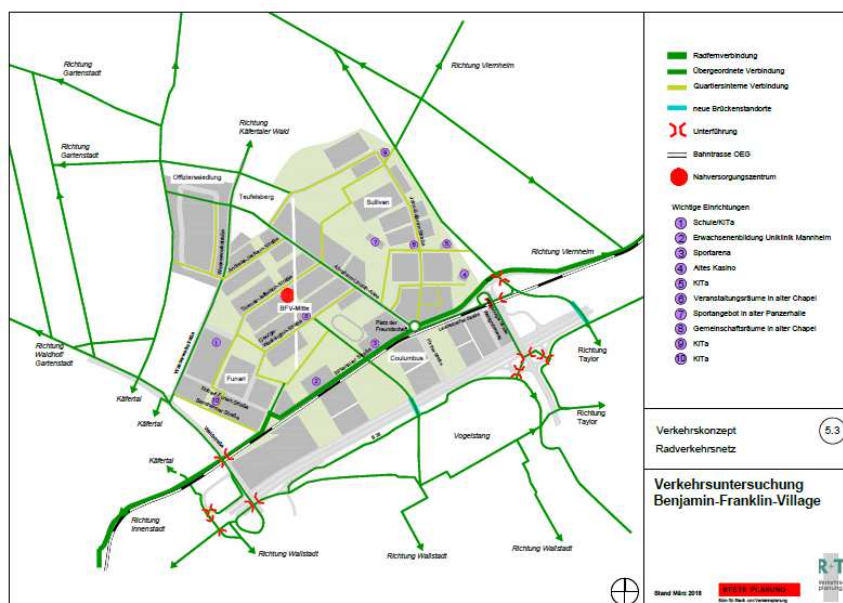


Darüber hinaus verweisen wir auf unsere bisherigen Stellungnahmen vom 11.03.2016 und 02.10.2017 sowie zum Planfeststellungsverfahren Straßenbahn Franklin vom 08.08.2019.

### Radverkehr

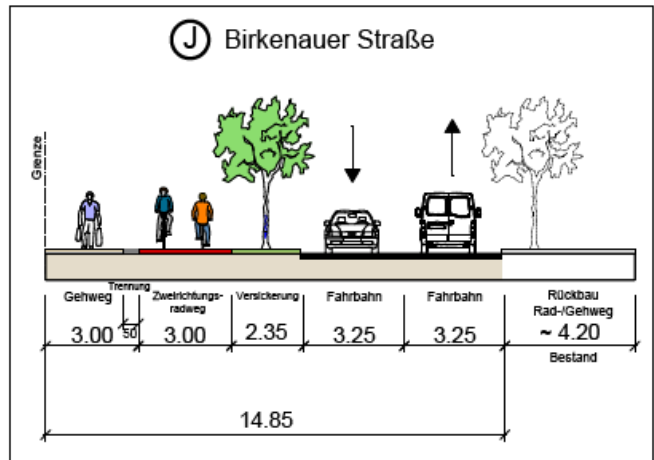
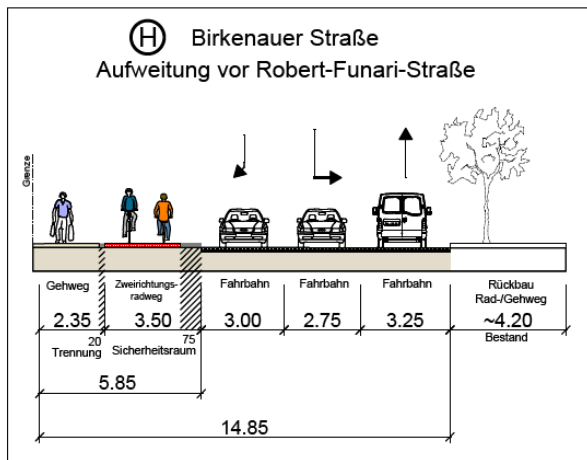
Die Verkehrskonzeption von R+T Verkehrsplanung zum B-Plan wurde mit Stand März 2020 aktualisiert. Wir vermissen im Verkehrskonzept jedoch eine Berücksichtigung der Planungen der Radschnellverbindung (RSV) von Mannheim Richtung Weinheim/Darmstadt (RSV Rhein-Neckar-Darmstadt<sup>1</sup>). Dazu wurde 2019 eine Machbarkeitsstudie von R+T Verkehrsplanung (gleicher Autor) im Auftrag des VRRN erstellt. Ein Teilabschnitt dieser RSV im Bereich der Feudenheimer Au bis zur Völklinger Straße wird bereits geplant (Planfeststellungsverfahren läuft).

Die Radschnellverbindung soll im B-Plangebiet Franklin-Mitte durch die Birkenauer Straße führen. Bisher ist in der Verkehrskonzeption diese Strecke nur als „Fernradweg“ mit deutlich geringeren Maßen als für RSV erforderlich berücksichtigt. Zudem folgt die Streckenführung teilweise nicht der in der Machbarkeitsstudie empfohlenen Vorzugstrasse (siehe folgende Abbildung und Erläuterung).

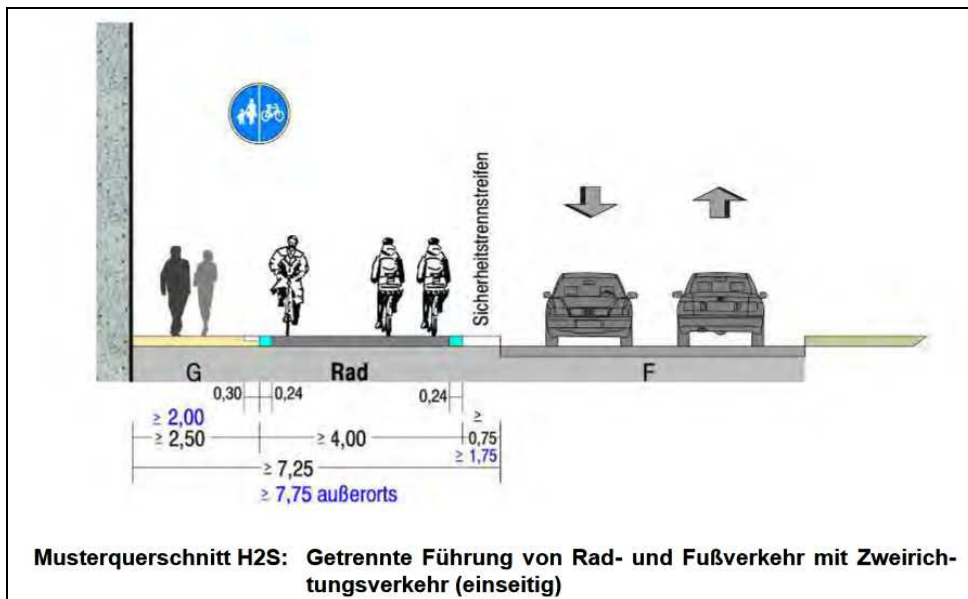


<sup>1</sup> Siehe dazu: [https://www.m-r-n.com/projekte/radschnellweg/Machbarkeitsstudie\\_Radschnellweg%20Rhein-Neckar\\_Darmstadt.pdf](https://www.m-r-n.com/projekte/radschnellweg/Machbarkeitsstudie_Radschnellweg%20Rhein-Neckar_Darmstadt.pdf)

In der Verkehrskonzeption werden in der Anlage 5.1.b lediglich geplante Radwegebreiten für einen Zweirichtungsradweg von 2,75 Meter bzw. 3 Meter zzgl. Schutzstreifen/Sicherheitsraum angegeben (siehe folgende Abbildungen).



Im Vergleich dazu wird in der Machbarkeitsstudie von R+T zur RSV Rhein-Neckar-Darmstadt für die Streckenabschnitte in der Birkenauer Straße (Abschnitt 18\_101 + 18\_102) auf den Musterquerschnitt H2S mit einer Radwegbreite bei Zweirichtungsradwegen von 4 Meter zzgl. Sicherheitsstreifen verwiesen (siehe folgende Abbildungen).



Quelle: R+T: Anlagen zur Machbarkeitsstudie RSV<sup>2</sup>

Wir bitten deshalb darum, die Qualitätsanforderungen für Radschnellverbindungen im Bereich des B-Plans in der Birkenauer Straße ausreichend zu berücksichtigen.

<sup>2</sup> Abrufbar unter: [https://www.m-r-n.com/projekte/radschnellweg/2019-06-13\\_Alle%20Anlagen%20RSV%20Darmstadt%20-%20Rhein-Neckar\\_Optimized\\_klein.pdf](https://www.m-r-n.com/projekte/radschnellweg/2019-06-13_Alle%20Anlagen%20RSV%20Darmstadt%20-%20Rhein-Neckar_Optimized_klein.pdf)

Abschnitts-Nr.	18_101	Trasse(n): WE-MA_1; WE-MA_2
<b>Vorzugstrasse</b>		
		
<b>Kommune:</b>	Mannheim	<b>Länge [m]:</b> 844
<b>Straßenname(n):</b>	Birkenauer Straße zwischen Bensheimer Straße und Platz der Freundschaft	
<b>Bestand:</b>	Führung auf Fahrbahn (unmarkiert); Mischverkehr; 30 km/h; Zweirichtungsverkehr; Asphalt; 6,00 m	
<hr/>		
<b>Zukünftige Führungsform:</b>	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Zweirichtungsrادweg (angelehnt an H2S)	

Abschnitts-Nr.	18_102	Trasse(n): WE-MA_1; WE-MA_2
<b>Vorzugstrasse</b>		
		
<b>Kommune:</b>	Mannheim	<b>Länge [m]:</b> 275
<b>Straßenname(n):</b>	Birkenauer Straße Am Platz der Freundschaft	
<b>Bestand:</b>	Straßenbegleitender Weg; Getr. Geh-/Radweg (einseitig); Z241; Zweirichtungsverkehr; Asphalt; abschnittsweise einseitiges Senkrechtparken; 2,00 m	
<hr/>		
<b>Zukünftige Führungsform:</b>	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Zweirichtungsrادweg (angelehnt an H2S)	

Quelle: R+T: Anlagen zur Machbarkeitsstudie

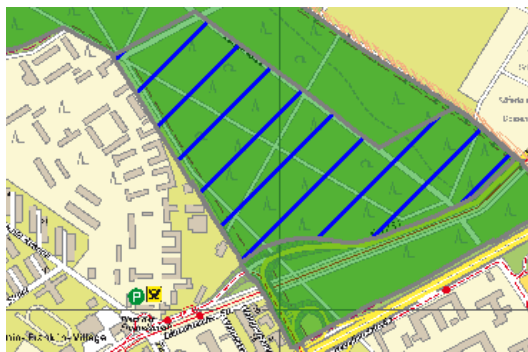
Im Abschnitt 18\_103 der Machbarkeitsstudie wird als Vorzugstrasse für den RSV eine andere Streckenführung als für den „Radfernweg“ in der Verkehrskonzeption des B-Plans Franklin-Mitte angegeben (siehe folgende Abbildungen, links: Ausschnitt aus Verkehrskonzeption Anlage 5.1.b, rechts: Anlagen zur Machbarkeitsstudie RSV).

Die Verkehrskonzeption zum B-Plan sieht eine Führung nördlich der Birkenauer Straße durch das FFH-Schutzgebiet im Käfertaler Wald vor. Die Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie RSV verläuft in diesem Abschnitt südlich der Birkenauer Straße entlang der OEG-Gleise. Die Machbarkeitsstudie RSV weist hier ausdrücklich auf das hohe Konfliktpotenzial auf der von der Stadt Mannheim angestrebten Führung der RSV hin.



Abschnitts-Nr.	18_103	Trasse(n): WE-MA_1; WE-MA_2
<b>Vorzugstrasse</b>		
		
<b>Kommune:</b>	Mannheim	<b>Länge [m]:</b> 635
<b>Straßenname(n):</b>	Sonstiger Weg zwischen Birkenauer Straße und K9751	
<b>Bestand:</b>	Selbständige Führung; Gem. Geh-/Radweg; Z240; Zweirichtungsverkehr; Asphalt; 2,00 m	
<b>Zukünftige Führungsform:</b>	Selbstständig geführte Verbindung Zweirichtungsradweg (angelehnt an S2S)	

Wir bitten hier ebenfalls den Schutzstatus des FFH-Gebietes Käfertaler Wald bei den weiteren Planungen ausreichend zu berücksichtigen. Die geschützten Waldgebiete grenzen in diesem Bereich unmittelbar an die Birkenauer Straße (in der folgenden Abbildung mit blauen Streifen markiert), Quelle: Ausschnitt aus der Karte der Schutzgebiete der Stadt Mannheim, abrufbar unter [https://www.mannheim.de/sites/default/files/page/2709/karte\\_schutzgebiete.png](https://www.mannheim.de/sites/default/files/page/2709/karte_schutzgebiete.png)



Zudem bitten wir darum, die Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Darmstadt-Rhein-Neckar von R+T Verkehrsplanung (2019) in der Gutachtenliste zum B-Plan Franklin-Mitte zu ergänzen.

## Baumerhalt, Begrünung und Entsiegelung

Auf S. 106 der Begründung heißt es: „Hinsichtlich des Baumbestands ist festzuhalten, dass das ehemalige Kasernengelände mit 1451 erfassten Bäumen stark durchgrünt ist“. Weiter heißt es: „Von den 1451 Bäumen wurden 512 Bäume als erhaltenswert eingestuft.“ Wir bedauern sehr, dass nach den Angaben auf S. 106 der Begründung davon nur lediglich 263 Bäume per Pflanzbindung im B-Plan zum Erhalt festgeschrieben werden. Auch wenn die Pflanzung von 1143 Bäumen vorgesehen sind, ist der ökologische und klimaökologische Nutzen von größeren Bestandsbäumen (Verschattung, CO<sub>2</sub>-Bindung, Wasserspeicherfähigkeit, etc.) deutlich größer als von Neupflanzungen, die eine ähnliche Bedeutung nach vielen Jahren bis Jahrzehnten erreichen werden. Dies wird über die aktuelle Ökopunkte-Bewertung der Stadt Mannheim nicht ausreichend wiedergegeben.

Zudem sind wir verwundert über die unterschiedlichen Vorgaben hinsichtlich der Pflanzung heimischer und nichtheimischer Baumarten. Während für private Grünflächen die Pflanzung ausschließlich heimischer Baumarten vorgegeben wird, wird in anderen Bereichen teilweise explizit die Pflanzung nicht-heimischer Baumarten definiert. Dies ist für eine Akzeptanz der Vorgaben im privaten Bereich nicht förderlich. Die Stadt Mannheim sollte hier verstärkt ihrer Vorbildfunktion nachkommen und die Vorgaben für eine Pflanzung heimischer Baumarten auf den öffentlichen Bereich ausweiten.

Auf S. 80 der Begründung heißt es: „Im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Bewegungsfläche“ werden insgesamt 45 Bäume als Hochstamm in der Qualität H 4xv mDb 20 – 25 cm festgesetzt. Hier soll in Erinnerung an die amerikanische Geschichte ein Arboretum aus nordamerikanischen Gehölzen angelegt werden. Auf dieser Fläche besteht Pflanzfreiheit im Sinne einer Ausnahmenfläche. Die Auswahl der Bäume ist daher nicht an eine Artenauswahlliste gebunden. Zum Schutz der heimischen Flora und Fauna ist der Einsatz invasiver Arten jedoch ausgeschlossen.“ Hier bitten wir darum, den Begriff „invasive Arten“ ausreichend zu definieren bzw. mit einer Liste entsprechender Pflanzen zu ergänzen.

Auf S. 155 der Begründung wird ein neuer Ansatz zur Flächenbilanzierung beschrieben. Demnach werden lt. Anhang 1.1., Tab. 2 nun auch „begrünte Tiefgaragen“ vollständig als begrünte und unversiegelte Flächen angerechnet und „Gärten“ gleichgesetzt, obwohl hier z.B. der Wasserabfluss nach unten eingeschränkt ist und die Größe der pflanzbaren Bäume limitiert ist. Die Flächen von begrünten Tiefgaragen werden dabei in Anhang 1.1., Tab. 2 mit 19 Ökopunkten /m<sup>2</sup> ökologisch besser bewertet als z.B. eine unversiegelte Rasenfläche (Scherrasen) mit 14 Punkte /m<sup>2</sup>. Dies ist kaum nachvollziehbar. Insgesamt nimmt trotz dieser veränderten Bilanzierung die begrünte Fläche auf Franklin nicht zu, sondern bleibt gleich. Das heißt, dass Grünflächen an anderer Stelle reduziert wurden. Gleiches gilt für den Anteil der unversiegelten Flächen. Wir begrüßen sehr die Vorgabe zu Dach- und Tiefgaragenbegrünungen im B-Plan, aber nur, wenn dafür nicht an anderer Stelle begrünte und unversiegelte Flächen reduziert werden.

Außerdem hinaus bitten wir im B-Plan Franklin Mitte um die Aufnahme des ausdrücklichen Verbots der Anlage von Kies- und Schottergärten und das Verbot unterirdischer Folien und Abdichtungen, analog zu den Vorgaben im B-Plan zum Quartier Spinelli.

Darüber hinaus schließen wir uns den aktuellen Stellungnahmen des BUND und des NABU an.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Schöber

Thorsten Schurse

Roland Weiß