

MOBILITÄT FÜR **H** SPINELLI UND BUGA

Anregungen zu nachhaltiger Mobilität rund um den Grünzug



Foto: © Nikola Neven Haubner/rnv



Anregungen zu nachhaltiger Mobilität rund um den Grünzug

Fünf Jahre nach Beginn der Planungen zur Gestaltung des Grünzuges Nord-Ost (und der Bundesgartenschau, die viele Besucher anziehen soll), liegt noch kein Verkehrskonzept vor – das ist zumindest verwunderlich. Es ist keine Frage, dass der Grünzug Nord-Ost entwickelt werden soll und dazu gehören auch Maßnahmen zur äußeren und inneren Erschließung des Geländes in Bezug auf den Verkehr.

Wir greifen hier einige Aspekte dieser Erschließung auf und skizzieren Vorschläge, wie Mobilität für die Neubaugebiete und die Bundesgartenschau auf Spinelli gestaltet werden sollte.

Radwege



Der Grünzug Nord-Ost benötigt eine qualitativ hochwertige Radweganbindung. Diese Anbindung kann sehr wohl an manche Radschnellwegstandards angelehnt sein, etwa hinsichtlich der nötigen Breite zur Gewährleistung störungsfreier Fahrten von zwei Rädern nebeneinander bzw. einer Überholung durch ein drittes Fahrrad. Bei Zweirichtungsführungen sollte die Begegnung von von zwei jeweils nebeneinanderfahrenden Radfahrern möglich sein. Miteinzubeziehen in solche Planungen wäre der zunehmende Verkehr von tendenziell schnelleren E-Bikes/Pedelecs, voluminöseren CargoBikes sowie die gleichzeitige Benutzung durch langsame Freizeitradler und schnelle Berufspendler.

Insgesamt wird es aber weder möglich noch erforderlich sein, den Radweg gemäß den für Radschnellwege geltenden Kriterien auszuführen. Neben der Verknüpfung von Quell- und Zielbereichen mit hohen Nutzungs-Potenzialen und einer (im Bereich Feudenheimer Au/Spinelli kaum erreichbaren) Mindestlänge von etwa fünf Kilometern betrifft dies insbesondere die konkrete Ausgestaltung, deren Vereinbarkeit mit einem Naherholungs-Grünzug fragwürdig sein dürfte: Dazu gehören eine direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung, eine hohe Belagsqualität (Asphalt oder Beton), eine innerorts verlangte ortsfeste Beleuchtung oder eine grundsätzlich weiße Randmarkierung als Fahrbahnbegrenzung sowie hohe Anforderungen hinsichtlich der Querung von Gehwegen.

Diese Radweganbindung muss per »Sprung über den Neckar« weitergeführt werden und in der Stadt münden. Erforderlich wäre auch eine kreuzungsfreie, d. h. niveaufreie Querung von Sudetenstraße/Straßenbahn, Straße Am Aubuckel, Feudenheimer Straße und Neckar/Neckarkanal.

Die im Leitentscheid des Gemeinderates zum Grünzug als Variante für die Trassenführung aufgeführte Führung quer durch die Feudenheimer Au (Pfeil in der Abbildung rechts) und damit durch die Kleingartenanlage Feudenheim lehnen wir strikt ab.

Sie widerspricht der Verordnung zum Landschaftsschutzgebiet, die rechtliche Zulässigkeit hinsichtlich der Kleingartenverordnung der Stadt Mannheim bzw. des Bundeskleingartengesetzes muss noch geklärt werden.

Die Zerstörung eines großen Teils der bestehenden Anlage (schraffierte Fläche in der Abbildung rechts) ist ökologisch unsinnig und verkehrlich weder sinnvoll noch notwendig.

Für den zu erwartenden Bedarf reicht eine moderate Ertüchtigung der bestehenden Wege und der Straße in der Feudenheimer Au völlig aus.

Ein wesentlicher Teil des Radverkehrs von und nach Vogelstang kann durch eine entsprechenden Verkehrsführung und eine Ertüchtigung bestehender Rad- und Wirtschaftswege entlang der Feudenheimer Straße und der Straße Am Aubuckel geleitet werden.

Öffentlicher Personen-Nahverkehr

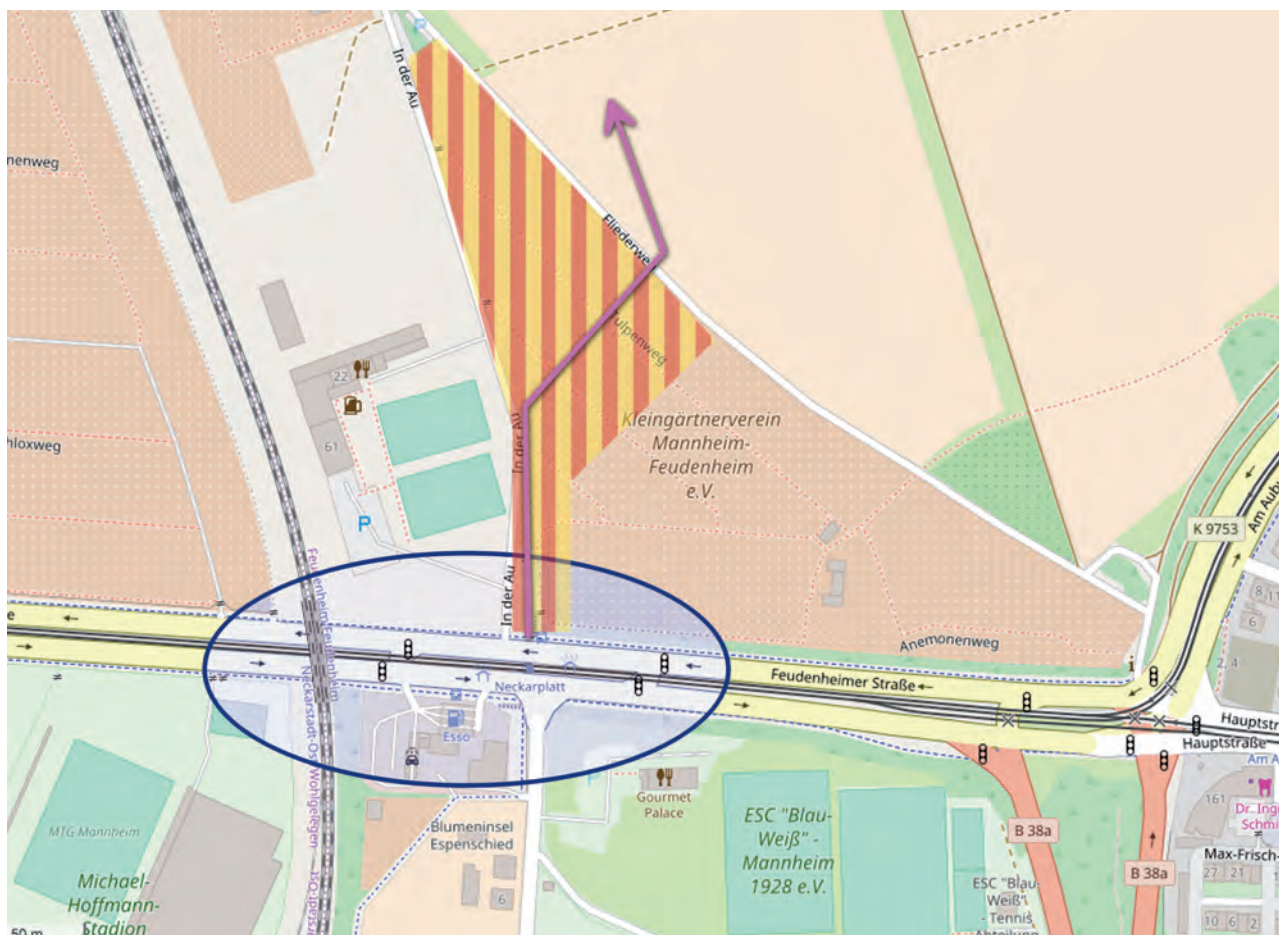


Die für den Grünzug vorgesehene Nutzung zur Naherholung, die zweitweise Durchführung der Bundesgartenschau 2023 sowie die geplante Neubebauung am nördlichen Rand der Konversions-

fläche (Spinelli) und am südlichen Rand (Wingertsbuckel) erfordern eine nachhaltige, ökologische und zukunftsfähige Anbindung an den Öffentlichen Verkehr.

Dafür bieten sich insbesondere an:

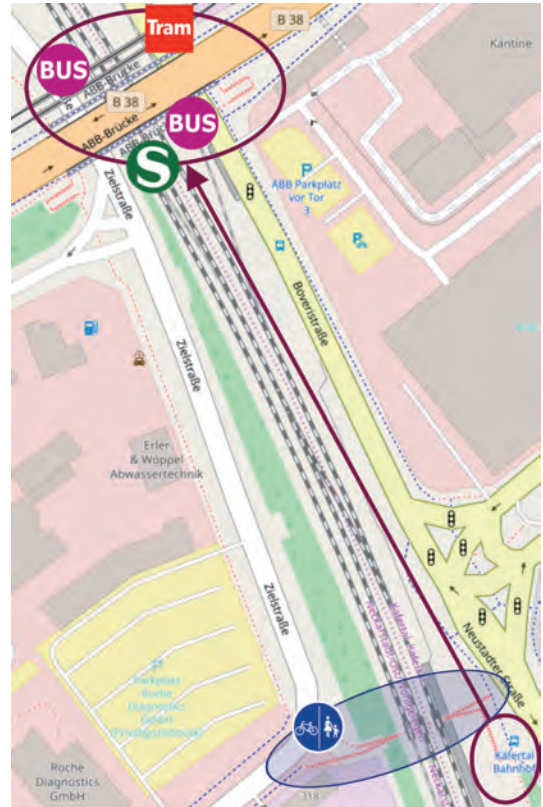
- ✔ Die Integration der vorhandenen Freihaltetrasse der Straßenbahn im Rott/Käfertal Süd und deren Verlängerung durch die Sellweiden zur Feudenheimer Straße (wie dies 1991 im Konzept »MVG 2000« angedacht wurde) beziehungsweise eine alternative Führung entlang der Neubebauung Richtung Bestandsstrecken (Käfertal).
- ✔ Die gezielte Einbindung der S-Bahn-Rhein-Neckar in die Anreise für Besucher der Bundesgartenschau, insbesondere über die S-Bahn-Haltestelle Käfertal als Umsteigestation (siehe nächste Seite).
- ✔ Überlegungen zur Einrichtung eines S-Bahn-Haltespunktes Feudenheimer Straße direkt über der Straßenbahn-Haltestelle Neckarplatt/Feudenheimer Straße (in der Abbildung unten im Oval).
- ✔ Diese Straßenbahn-Haltestelle wird mittlerweile als Hauptzugang zum BuGa-Gelände angesehen und muss in diesem Zusammenhang ohnehin umgebaut werden. Sie dient außerdem als Zugang zum Sportpark östlich und westlich der Bahnlinie.
- ✔ Neben der barrierefreien Gestaltung ist es notwendig, in der bestehenden Unterführung unter der Feudenheimer Straße die Fußgängerströme vom Radverkehr zu trennen, da die Unterführung den Zubringerverkehr von den Radwegeverbindungen im Grünzug Nord-Ost zum geplanten Radschnellweg Heidelberg-Mannheim aufnehmen wird.



»BBC-Brücke« als zukunftsfähiges ÖPNV-Drehkreuz errichten

Wir plädieren für die Verlegung des ohnehin zur Aufwertung anstehenden S-Bahnhofes Käfertal unter die B 38, um damit eine optimale Verknüpfung von S-Bahn, Stadtbahn- und Buslinien zu erreichen. Der Ersatzneubau der Brücke, der ohnehin erforderlich ist, muss dafür breit genug ausgeführt werden. Eine räumlich enge Verknüpfung des S-Bahnhofes mit den Haltestellen der Stadtbahn- und Buslinien ermöglicht attraktive Umsteigebeziehungen im ÖPNV, die den öffentlichen Nahverkehr insgesamt aufwerten und den Umstieg von der Autonutzung erleichtern.

In unmittelbarer Nähe zu diesem Drehkreuz befinden sich Gewerbe- und Industrieflächen mit beträchtlichem Entwicklungspotenzial, die – wie die schon vorhandenen Betriebe – von diesem ÖPNV-Drehkreuz profitieren könnten. Diese Entwicklungspotenziale zeichnen sich zum Beispiel hinsichtlich der Konversion des ehemaligen BBC-Industriegeländes zu neuen Nutzungen für Arbeit, Ausbildung, Kultur und Wohnen ab.



Idealerweise wird im Gesamtkomplex aller Maßnahmen außerdem die innerstädtisch wichtige Unterführung beim jetzigen DB-Bahnhof Käfertal (ovale Fläche im Bild oben) barrierefrei und für Radfahrer befahrbar umgebaut.

UMWELTFORUM

Mannheimer Agenda 21 e.V.

Mobilität für Spinelli und Buga – Anregungen zu nachhaltiger Mobilität rund um den Grünzug

Herausgeber: Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e. V.

Käfertalerstraße 162, Gebäude A, Umweltzentrum

68167 Mannheim

Tel. 0621 1815125

info@umweltforum-mannheim.de

www.umweltforum-mannheim.de

Vorstand: Matthias Pitz, Andreas Schöber, Roland Weiß

Januar 2018

Das Umweltforum ist vom Finanzamt Mannheim-Neckarstadt als gemeinnützig anerkannt.

Spendenkonto des Umweltforums Mannheimer Agenda 21 e.V.: IBAN DE51 6705 0505 0038 7863 77

