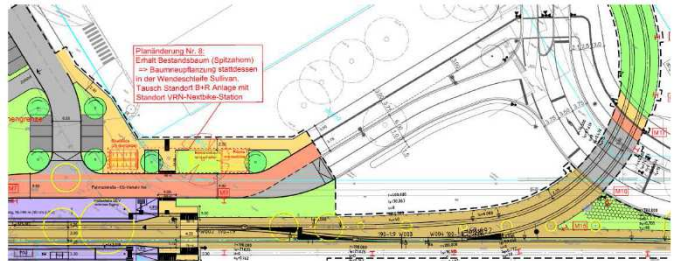


36	24-UMA21	1.PÄ		24 – Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V.	05.05.2022
37	24-UMA21			Die im Umweltforum zusammen geschlossenen 16 Mannheimer Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsverbände nehmen gern wie folgt dazu Stellung: Wir bedauern die Verkleinerung der Grünfläche nördlich der Haltestelle Bensheimer Straße. Die Bilanz zur Ver- und Entsiegelung bzw. Teilversiegelung ist für uns grundsätzlich nachvollziehbar. Dennoch möchte wir anregen, den Einsatz von Schottergleisen zugunsten von Rasengleisen zu reduzieren. Hier sind weiterhin 1.964 m ² Schottergleise innerhalb und 1.135 m ² Schottergleise außerhalb des B-Plan- Gebietes geplant. Darüber hinaus begrüßen wir die Erhaltung eines Bestandsbaumes. Zudem unterstützen wir die Einrichtung von VRN-Nextbike-Stationen.	Die rnv hat, wie auch das UMA21 anerkennt, eine nachvollziehbare Bilanz zur Ver- und Entsiegelung vorgelegt. Die Wahl der Oberbauformen erfolgt nicht zufällig, sondern greift die technischen Erfordernisse des Bahnbetriebs und des Unterhalts auf. Hierbei ist auch der verantwortungsvoll Umgang mit Steuermitteln zu beachten, die für Herstellung und Unterhalt aufzubringen sind. Auch mit dem von der UMA21 gewürdigten Erhaltung des Bestandsbaums leistet die rnv einen weiteren Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Insbesondere ist aber auf die vorteilhafte Gesamtbilanz des Vorhabens bezüglich der Versiegelung und die Versicherung auch des im Bereich von Schotterbahnkörpern anfallenden Niederschlagswässern hinzuweisen. Die rnv wird der Anregung der UMA21 nicht nachkommen.
38	24-UMA21			<p>In den Planunterlagen wird erstmals ein Hinweis auf die „Nachrichtliche Darstellung Planung Radschnellweg Stadt Mannheim“ im Bereich der Haltestelle Bensheimer Straße gegeben. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die Planung hier jedoch teilweise nicht den RSV-Standards entspricht, da die eingezeichnete Radschnellwegtrasse im östl. Bereich auf nur 3,75m Breite und in der Weiterführung nach Osten auf eine Breite von 3 m bzw. 2,50 m reduziert wird.</p>  <p>Von Seiten des Stadtraumservice Mannheim wurde erst kürzlich zugesichert, dass die Radschnellverbindung entlang der Birkenauer Straße in eine Breite von 4 Metern als Zweirichtungsrادweg im RSV-Standard ausgeführt wird. Dies widerspricht der Darstellung in den Planunterlagen.</p>	Die Breite der Fahrradstraße im Zuge der Birkenauer Straße im Bereich des von der Planänderung betroffenen Bereiches ist grundsätzlich ≥ 4 Meter. Wie in der Stellungnahme richtig dargestellt, beträgt die Breite östlich der Planung der rnv nur 3,75 m. Um einen sinnvollen Übergang zu dieser städtischen Planung zu erreichen, war es notwendig, die Fahrstreifenbreite für den Radverkehr bereits im Planungsbereich der rnv auf 3,75 Meter zusammenzuführen. Allerdings ist der Bereich, darauf sei ausdrücklich hingewiesen, in dem für die Radfahrer weniger als vier Meter zur Verfügung stehen, exklusiv für sie vorbehalten. Dieser Bereich steht Kfz, die die Fahrradstraße im ≥ 4 Meter-breiten Bereich mitnutzen können, nicht zur Verfügung. Aus Sicht der rnv ist die Planung auch aus der Sicht des Radverkehrs durchaus annehmbar. Ein Widerspruch in den Planunterlagen vermag die rnv nicht zu erkennen.
39	24-UMA21			Zudem erfolgt die Querung der Radschnellverbindung über die Straßenbahngleise in der Bensheimer Straße in östl. Richtung in einem großen Schlenker (=Umweg) und mit einem anschließenden 90 Grad- Winkel, was ebenfalls nicht den RSV-Standards entspricht.	Der hier angesprochene Teil der Planung ist nicht Gegenstand des hier in Rede stehenden Änderungsverfahrens, daher ist der im Rahmen der Stellungnahme im zum gegenständlichen Verfahrens abgegebenen Erwiderung nicht abzuwehren. Eine Änderung der kritisierten Planung ist im Rahmen dieses Verfahrens nicht möglich. Nachrichtlich sei allerdings darauf hingewiesen, dass eine Radwegequerung generell sinnvollerweise in einem Winkel von etwa 90° über die Stadtbahngleise erfolgen sollte, um das Einfädeln des Fahrrads in eine Rillenschiene mit folgender Sturzgefahr beim spitzwinkligen Überfahren zu vermeiden. Aus diesem Grund bedingt

					die planfestgestellte Führung der Gleise, die im Rahmen dieses Planänderungsverfahrens nicht verändert wird, nahezu zwingend eine verschwenkte Radwegeführung. Ein auch im Bereich des Abzweigs parallel zur OEG-trasse geführte Radweg würde zu einer spitzwinkligen Kreuzung mit dem Schienenverkehr führen, dies ist sicherheitlich aus Sicht der rnv nicht akzeptabel und daher auszuschließen.
40	24-UMA21			Der Arbeitskreis Rhein-Neckar des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg e.V. (LNV) schließt sich dieser Stellungnahme an.	Die rnv dankt für diesen Hinweis.