

Umweltforum * Käfertaler Str. 162 * 68167 Mannheim

Regierungspräsidium Karlsruhe
Abteilung 1
76247 Karlsruhe

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

Mannheim, den 04.12.2025

Stellungnahme und Antrag zum Planfeststellungsverfahren: „Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule in Mannheim“, AZ: RPK17-3871-4/21/7 – 2. Offenlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Gelegenheit zur erneuten Stellungnahme zu o.g. Vorhaben. Die im Umweltforum zusammen geschlossenen 18 Mannheimer Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsverbände nehmen dazu wie folgt Stellung:

Wir sind sehr verwundert über das weitere Vorgehen in diesem Verfahren und die 2. Offenlage zur Kenntlichmachung der zur Einziehung bestimmten Wegfläche in den Planunterlagen. Die Einziehung der Verkehrsfläche steht lt. aktualisiertem Erläuterungsbericht (S. 5) in direktem Zusammenhang mit der Ersatzverbindung eines verlegten Bahnübergangs in das Naturschutzgebiet Wörthel. Im aktualisierten Erläuterungsbericht wird auf die Planskizze in Anlage 12 mit Angaben zur Einziehung der Verkehrsfläche (rot) und Ersatzverbindung (grün) verwiesen.

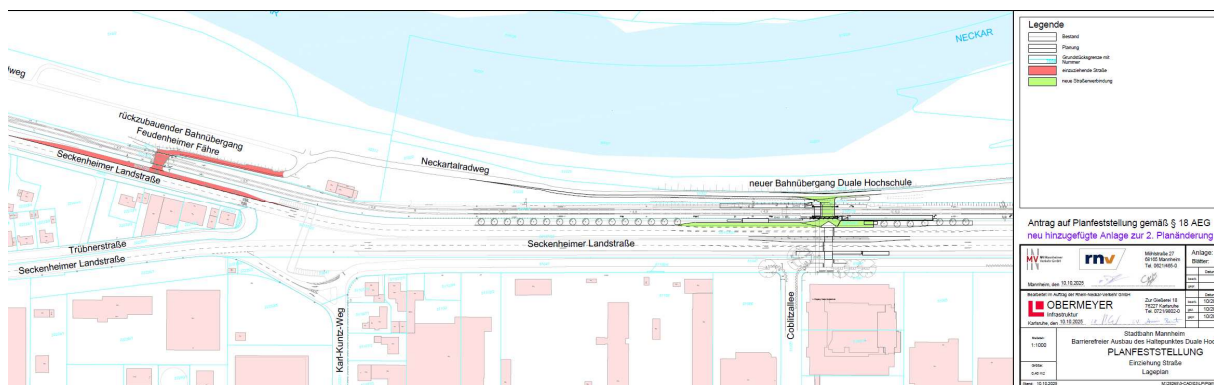


Abb. Ausschnitt aus Anlage 12 (neu hinzugefügte Planskizze zur Planänderung)

Die Einziehung der Verkehrsfläche des Bahnübergangs „Feudenheimer Fähre“ inkl. des Wegs zum Bahnübergang sowie die Ausgestaltung der Ersatzverbindung (modifizierte Variante B3) lehnen wir aus den bereits geschilderten Gründen ab.

Wir hatten in den letzten Monaten im intensiven Austausch mit dem Regierungspräsidium (Frau Koch, Herr Weckesser) dargelegt, dass die Variantenabwägung zur Verlegung des Bahnübergangs und die damit verbundenen Eingriffsbewertung auf Basis falscher Informationen der rnv zur

Schutzstreifenbreite beruhte. Die zitierten DVG-Vorgaben waren nicht zutreffend und eine Auskunft zur eingetragenen Grunddienstbarkeit wurde dem RP durch die MVV (Leitungsbetreiber) verweigert.

Damit konnte von Seiten der rnv nicht belegt werden, dass die gewählte Vorzugsvariante B 3 (=Ersatzverbindung) mit geringeren Umwelteingriffen verbunden ist als die im Erläuterungsbericht dargestellten A-Varianten ohne Verlegung des Bahnübergangs an die Haltestelle. Zudem wurde die Vorzugsvariante B3 im weiteren Verfahren modifiziert, was zu weiteren Flächeneingriffen führt.

Der Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung von Nov. 2024 zum Planfeststellungsverfahren, auf den auch bei der 2. Offenlage verwiesen wird, enthält keine eigene Alternativenprüfung und verweist bei der Variantenabwägung (S. 56) lediglich auf den Erläuterungsbericht. Nach UVPG § 16 (1) Nr. 6 muss der Umweltbericht zur UVP eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die wesentlichen Gründe für die getroffenen Auswahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen enthalten. Diese Informationen fehlen im UVP-Bericht. **Der UVP-Bericht ist damit weiterhin fehlerhaft.**

Dies haben wir bereits in unserer Stellungnahme vom 11.07.2024 bemängelt, ohne dass der Umweltbericht seitdem bzgl. der Alternativenprüfung ergänzt wurde.

https://www.umweltforum-mannheim.de/wp-content/uploads/2024/07/20240711_Stellungnahme_Haltestelle_Duale_Hochschule.pdf

Es wurde bisher lediglich von der rnv im Erläuterungsbericht (S. 16) eine neue „Variante ohne Eingriffe in das Naturschutzgebiet“ ergänzt. Diese umfasst die Verlegung der Schienen in Richtung Seckenheimer Landstraße. Es fehlt eine Plandarstellung der Variante. Es werden umfangreiche CO₂-Emissionen angeführt, ohne dass deren Herkunft nachvollziehbar erläutert wird. Zudem wird auf erhebliche Eingriffe in Fortpflanzungs- und Ruhestätten streng geschützter Tiere und auf umfangreiche Störungen im Naturschutzgebiet durch die Variante verwiesen. Damit kann die „Variante ohne Eingriffe in das Naturschutzgebiet“ die Anforderungen, die der Titel suggeriert, gar nicht ausfüllen und wäre damit keine vernünftige Alternative. Es drängt sich der Eindruck auf, dass diese Variantenbeschreibung lediglich dazu dienen soll, die Variante abzulehnen.

Gleichzeitig fußt die Entscheidung der Höheren Naturschutzbehörde (HNB) vom 16.05.2025 zur „Erteilung Einvernehmen und Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme“ für die modifizierte Variante B3 (Vorzugsvariante) auf den o.g. falschen Angaben zur Schutzstreifenbreite und der dadurch angeblich geringeren Eingriffe in das Naturschutzgebiet Wörthel. Unser Mitgliedsverband BUND Mannheim hat deshalb im Namen des BUND Landesverbandes Baden-Württemberg am 23.11.2025 eine Neubewertung der Entscheidung der HNB beantragt.

Darüber hinaus wird in der Entscheidung des HNB (S. 8) angeführt, dass eine Umsetzung der A-Varianten (ohne Verlegung Bahnübergang) sowieso nicht möglich sei, da eine Haltestellenanbindung für Fußgänger und Radfahrende bei gemeinsamer Wegenutzung die Schaffung eines Bahnübergangs erfordere, ein neuer Bahnübergang an dieser Stelle aber nicht genehmigungsfähig sei. Diese Argumentation wurde bisher weder im Erläuterungsbericht bei der Variantenabwägung (Stand 10.10.2025), noch im UVP-Bericht noch beim Erörterungstermin am 12. März 2025 vorgetragen noch belegt. Diese Argumentation würde, sofern sie korrekt wäre, jedoch nochmals eine unvollständige Alternativenprüfung unterstreichen, da damit sowohl sämtliche A-Varianten als auch die „Variante ohne Eingriffe in das Naturschutzgebiet“ keine vernünftige Alternative wären.

Zudem weisen wir nochmals auf Aspekte hin, die bisher bei der Eingriffsbewertung und in der Genehmigung der HNB nicht berücksichtigt wurden. Wir hatten bereits beim Erörterungstermin darauf hingewiesen und um Prüfung durch die HNB gebeten (siehe Protokoll Erörterungstermin S. 16 f). Durch die geplante Anhebung des Neckartalradwegs bei der Ersatzverbindung auf einer Breite von 60 m samt seitlicher Stützmauer mit Fundament wird auch bei einer teilweisen Verschiebung des Neckartalradwegs nach Süden um einen halben Meter das Wurzelwerk des Bäume nördlich des Neckartalradwegs betroffen sein (siehe Foto in Anlage 2).

Das Foto zeigt deutlich, wie die Baumwurzeln der Bäume, die nahe am Neckartalradweg stehen, sich hier teilweise unter der Asphaltdecke ausgebreitet haben.

Laut DIN 18920 zum Schutz von Bäumen bei Baumaßnahmen ist der Kronenbereich von Bäumen plus 1,50 m (entspricht dem Wurzelbereich) vor Baumaßnahmen zu schützen. In diesem Bereich dürfen keine (Ab)Grabungen stattfinden. Dieser Abstand kann mit der vorliegenden Planung der Ersatzverbindung nicht eingehalten werden.

Wir fordern das Regierungspräsidium deshalb per Antrag auf, zunächst:

- 1) Eine umfassende und korrekte Alternativenprüfung zur modifizierten Variante B3 / Vorzugsvariante im Umweltbericht zur UVP auf Basis belastbarer Varianten, nachvollziehbarer Erläuterungen und auf Basis korrekter Vorgaben zur Schutzstreifenbreite vom Antragsteller anzufordern
- 2) Eine Neubewertung der Entscheidung der HNB auf Basis korrekter Vorgaben zur Schutzstreifenbreite durchzuführen
- 3) Eine Rückmeldung zum Antrag von Wolfgang Schuy, Vorstand Umweltforum, lt. Protokoll zum Erörterungstermin, S. 51: Prüfung der notwendigen großflächigen Umbaumaßnahmen mit Radienerweiterung und Gehölzeingriffen am bestehenden Bahnübergang (Feudenheimer Fähre), weil sich der öffentliche Verkehr nur auf den Fahrradverkehr bezieht, der Kfz-Verkehr per Definition ausgeschlossen ist und die Möglichkeit besteht, einen Begegnungsverkehr durch techn. Mittel auszuschließen.
- 4) Einsicht in das letzte Protokoll der turnusgemäßen Bahnübergangsschauen zum Bahnübergang Feudenheimer Fähre zu erhalten (siehe Antrag von Wolfgang Schuy, Vorstand Umweltforum, lt. Protokoll zum Erörterungstermin, S. 51)

bevor weitere Offenlagen und Entscheidungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Ines Joneleit



Dieter Breitenreicher



Wolfgang Schuy

Anlage 1: Abgewogene Variante B3 und modifizierte Variante B3 (Vorzugsvariante)

4.2.3 Variante B3

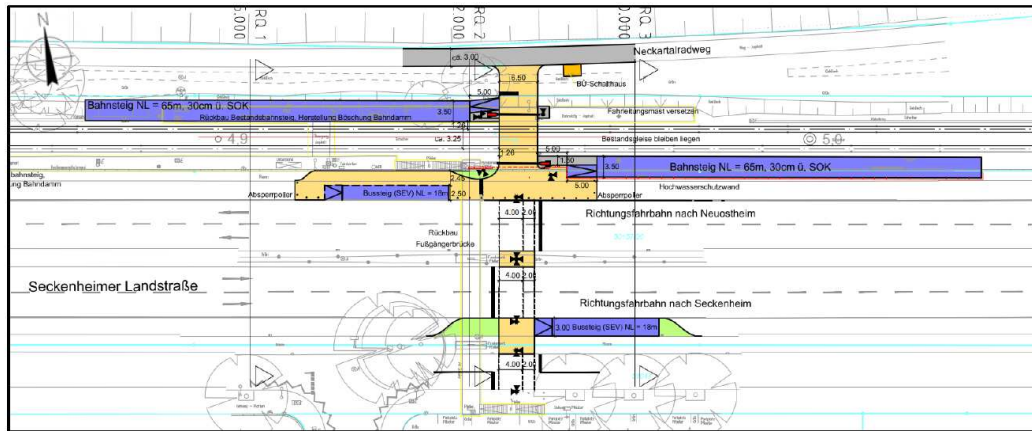


Abb: Gewählte Variante B3 aus Variantenabwägung, allerdings ohne detaillierte Angaben zu notwendigen Anpassungen

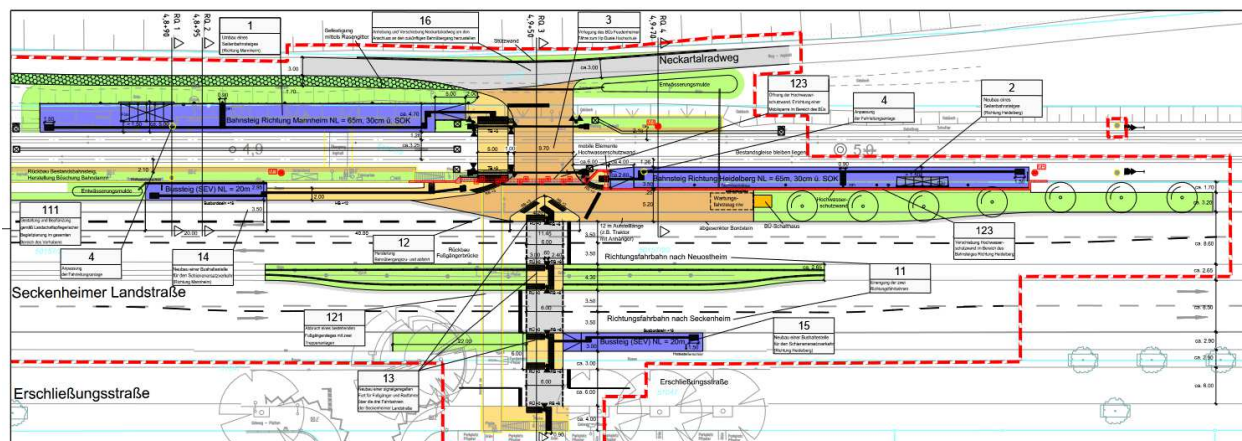


Abb: Detaillierte Plandarstellung der Variante B3 (Vorzugsvariante), allerdings mit verbreitertem Fahrweg über Gleise und Anschluss an Neckartalradweg (9,70 m statt 6,50 m) und zusätzlichen 5m breiter Fußgängerüberweg, um 1,70 m verbreitertem Neckartalradweg sowie Entwässerungsmulde im Naturschutzgebiet etc.

Anlage 2: Baumbestand nördl. des Neckartalradwegs im Naturschutzgebiet



Abb: Baumbestand nördl. (hier: rechts) des Neckartalradwegs auf Höhe Haltepunkt Duale Hochschule mit Wurzelwerk unter dem Asphalt, der den Asphalt aufwölbt