

Umweltforum * Käfertaler Str. 162 * 68167 Mannheim

Stadt Mannheim
Fachbereich Geoinformation und Stadtplanung
Glücksteinallee 11

68163 Mannheim

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

Mannheim, den 02.04.2026

Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 32.45 „MMT-Campus“

Sehr geehrter Herr Grein, sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu o.g. Vorhaben. Die im Umweltforum zusammen geschlossenen 17 Mannheimer Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsverbände nehmen gern wie folgt dazu Stellung.

Die Stadt Mannheim plant die Aufstellung eines B-Plan „MMT-Campus“ mit einer Fläche von 4,2 ha auf einen Teil des bisherigem B-Plangebietes „Sportpark Feudenheim“.



Abb: Ausschnitt aus dem B-Plan

Wir hatten uns bereits in unserer Stellungnahme vom 23.06.2023 kritisch zu diesem Vorhaben geäußert, damals noch im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses zum B-Plan 32.37 „Sportpark Feudenheim“. Siehe:

https://www.umweltforum-mannheim.de/wp-content/uploads/2023/06/20230612_Stellungnahme_B-Plan_32_37_Sportpark.pdf

Wir wundern uns sehr über die Weiterverfolgung dieser Planungen, da mit der aktuellen Schließung des Theresienkrankenhauses in unmittelbarer Nachbarschaft der bisherigen Flächen des MMT-Campus auf der südl. Neckarseite nun neu ungenutzte Gebäudeflächen für medizinische Einrichtungen zur Verfügung stehen.

Wir empfehlen dringend, zunächst diese Nutzungsmöglichkeiten zu prüfen, bevor neue Flächen mit Konflikten bzgl. der geplanten Radschnellverbindung Mannheim-Heidelberg und der Frischluftschneise des Grünzugs Nord-Ost zur Innenstadt hin umfangreich neu bebaut werden.

Konflikte bzgl. Grünzug Nordost und Durchlüftung

Die neu geplanten Gebäude sollen lt. B-Plan eine Gebäudehöhe von bis zu 22 m erreichen dürfen. Die bisherigen Gebäude im B-Plangebiet sind lediglich ein- bis zweigeschossig.

Die im Rahmen des B-Plans MMT-Campus geplanten Grünflächen zur Durchlüftung stehen nicht vollumfänglich zur Verfügung. Die geplante private Grünfläche auf dem Gelände der Spedition wird erst bei einer Nutzungsänderung verfügbar. Dies ergibt sich aus der Begründung (S. 31):

„Durch die daraus resultierende räumliche Festlegung der privaten Grünfläche „PGr“ werden künftig rund 18 % der Fläche des Flurstücks Nr. 524/25 eines privaten Eigentümers mit Speditionsnutzung der derzeitigen grundsätzlichen Bebaubarkeit im Rahmen von § 34 BauGB entzogen. Dies jedoch **erst dann**, wenn der geltende Bestandsschutz z.B. aufgrund einer Nutzungsaufgabe entfällt oder ein neuer Bauantrag erforderlich wird.“

Konflikte mit den geplanten Radschnellverbindungen

Die in der Begründung (S. 65) abgeschätzten 2.000 Kfz / 24 Stunden auf der Straße Im Pfeifferswörth als Richtwert sind nicht nachvollziehbar, insbesondere da hier zukünftig 650 – 800 Arbeitsplätze geschaffen werden sollen (bisher 60 – 80 Beschäftigte)

„Die 2014 am Knotenpunkt Feudenheimer Straße ermittelte Verkehrsstärke von rund 3.400 Kfz pro 24 Stunden ist nicht direkt auf die geplante Fahrradstraße übertragbar, da sich hier am Knotenpunkt gegenwärtig die Verkehrsströme aus beiden Richtungen des Areals Pfeifferswörth bündeln. Durch die Vermeidung von Durchgangsverkehr, die Reduzierung des Parksuchverkehrs und die Bündelung der Zielverkehre in Garagen, ist aus den nachfolgend dargelegten Gründen die Einhaltung der 2.000-Kfz-pro-24-Stunden-Schwelle zukünftig fachlich erwartbar.“ (Begründung S. 65)

Diese Angaben sind auch deshalb nicht nachvollziehbar, da der B-Plan sich lediglich auf den westlichen Abschnitt der Straße Im Pfeifferswörth bis zur Anbindungsstraße an die Feudenheimer Straße bezieht. Im östl. Abschnitt der Straße Im Pfeifferswörth, an dem u.a. eine Spedition und Sportvereine liegen, ändert sich nichts.

Wir bitten deshalb um Vorlage eines unabhängigen Verkehrsgutachtens für die zukünftige Fahrradstraße der Radschnellverbindungen im Abschnitt Pfeifferswörth, unter Einbeziehung der für das Frühjahr 2026 geplanten Verkehrszählung (siehe Begründung S. 66).

Im RSV-Abschnitt Im Pfeifferswörth werden zukünftig die Radverkehrsaufkommen von zwei Radschnellverbindungen zusammenkommen, die der RSV Mannheim – Heidelberg und der RSV Mannheim – Viernheim – Weinheim. Die Potenzialanalyse Radschnellverbindungen Baden-Württemberg des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg¹ geht von 2.400 Radfahrenden /Tag für den RSV MA-Viernheim-Weinheim und von 2000 Radfahrenden /Tag für den RSV MA-HD aus, d.h. in Summe von mehr als 4.000 Radfahrenden /Tag.

Grundsätze für die Planung von Fahrradstraßen der AGFS NRW² lauten, dass bei sehr hohen Radverkehrsmengen von über 2.000 Radfahrenden /Tag, wie es hier erwartet wird, entweder die Zulassung weiterer Verkehrsarten sowie das Parken ausgeschlossen werden sollte, oder bei einem Straßenzug mit wichtiger Erschließungsfunktion eine Freigabe für Kfz möglich ist. Der Kfz-Verkehr sollte dann aber 500 Kfz /24 Stunden nicht übersteigen.

In den Qualitätsstands für Radschnellverbindungen Ba-Wü³ (S. 14) werden, unabhängig vom Radverkehrsaufkommen, auf Fahrradstraßen innerorts 2.500 Kfz pro Tag als Obergrenze genannt und außerorts max. 1500 Kfz/Tag. Weiter heißt es dort: „Ggf. sind verkehrsreduzierende Maßnahmen, wie z. B. Durchfahrsperrn, Zusatzzeichen nach StVO und Einbahnstraßensysteme, anzuwenden.“

Lt. den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen Ba-Wü (S. 14, 15) beträgt die Mindestbreite für Fahrradstraßen mit Kfz-Verkehr 4,60 m. Für Fahrradstraßen sind grundsätzlich keine Parkstände vorzusehen. Sollen bestehende Parkplätze integriert werden, ist ein zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m vorzusehen (siehe folgende Abbildung).

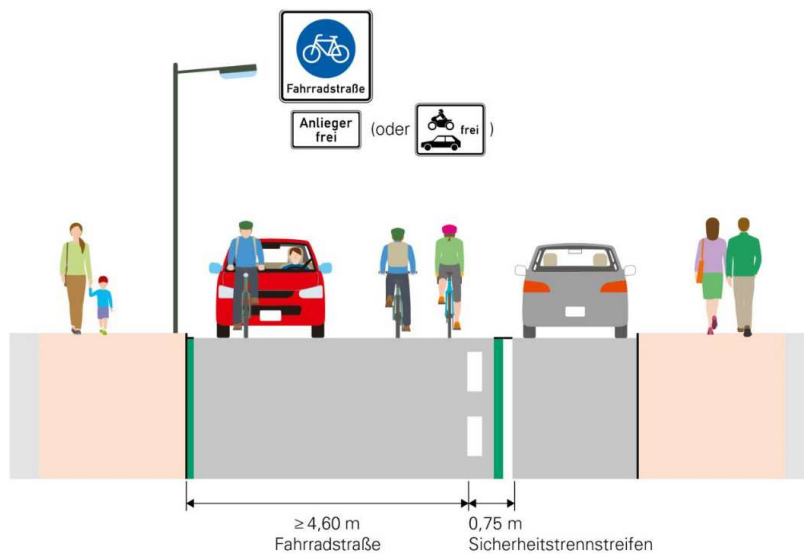


Abbildung 10: Radschnellverbindung als Fahrradstraße

Hinzu kommen eine Mindestbreite von 2 x 2,50 m für beidseitige Fußwege sowie bei einseitiger Parkmöglichkeit 2,30 m Parkplatzfläche plus 0,75 m Sicherheitsabstand. Dies ergibt in Summe eine Gesamtstraßenbreite von 9,60 m ohne Parkflächen bzw. 12,65 m bei einseitigem Parken. Im B-Plan wird im westl. Abschnitt eine Gesamtstraßenbreite von 9,80 m vorgesehen, im östl. Abschnitt eine Breite von 11,20 m. **Beide Straßenbreiten sind damit für einseitiges Parken nicht ausreichend.**

¹ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/180315_ANHANG_8_PM_Radverkehr_2018_Potenzialanalyse.pdf siehe Anlage 1

² https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Loseblattsammlung_Fahradstrassen_RZ_Einzel_01.pdf

³ https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Anlage_1_Qualitaetsstandards_RSV_052022.pdf

Bei Errichtung der Fahrradstraße bzw. der Radschnellverbindung ist eine Vorfahrtsregelung für die Straße Im Pfeifferswörth an der Verbindungstraße zur Feudenheimer Straße geplant (siehe Begründung (S. 65). Dort heißt es weiter: „Weiterhin sind Probleme bei der Ausfahrt aus dem Pfeifferswörth in die Feudenheimer Straße bekannt, die zum Ende von Sportveranstaltungen und Ähnlichem durch den Abreiseverkehr entstehen. Dies betrifft überwiegend Abendstunden und das Wochenende. Wesentliche Einschränkungen in der Verkehrsabwicklung zu den üblichen Arbeits- und Bürozeiten unter der Woche sind nicht bekannt.“

Unklar ist, wie diese Problematik behoben werden soll. Die RSV werden auch in den Abendstunden und am Wochenende von Radfahrenden genutzt.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 ⁴, in der für eine Förderung hohe Standards für die Ausgestaltung und Verkehrssicherheit von Radschnellverbindungen vorgegeben werden.

Darüber hinaus bitten wir darum, den Straßenabschnitt Im Pfeifferswörth nördl. der Flächen G3 und G4 in den B-Plan einzubeziehen und die Anbindung dieser Flächen an die Straßeninfrastruktur darzustellen (siehe auch folgende Abbildung). Eine Erschließung dieser Flächen bleibt sonst unklar.

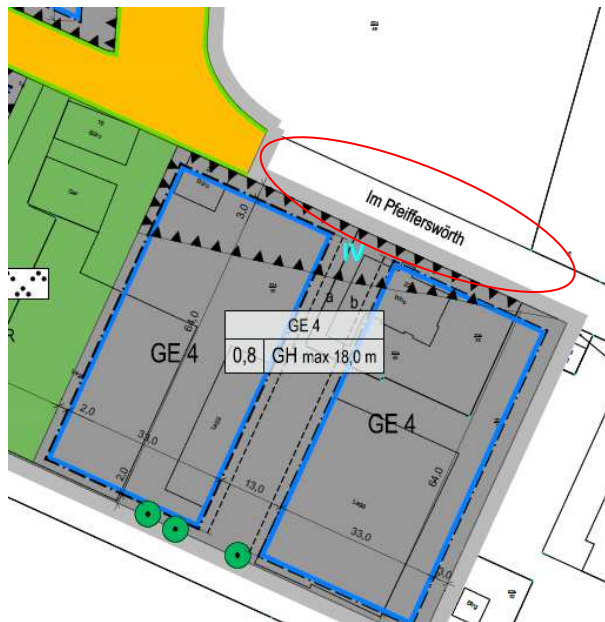


Abb: Ausschnitt aus dem B-Plan, fehlende Berücksichtigung des Straßenabschnitts rot markiert

Mit freundlichen Grüßen

Ines Joneleit

Dieter Breitenreicher

Wolfgang Schuy

⁴ https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege.pdf?__blob=publicationFile