

## **FAQ Verlegung der Straße „Am Aubuckel“**

### **Alle Varianten der Straße (Bestand/Verlegung)**

#### **Warum kann die Straße „Am Aubuckel“ nicht da bleiben, wo sie im Moment ist?**

Im Rahmen der Entwicklung des Grünzugs Nordost ist der Leitgedanke die Durchgängigkeit und Erlebbarkeit eines zusammenhängenden Grünzugs. Dieser Grünzug ist auch als Frischluftschneise elementar wichtig für die Versorgung von Mannheim mit frischer und kühler Luft. Die Lage der heutigen Straße „Am Aubuckel“ ist die schlechteste von allen Möglichkeiten und wäre heute so nicht mehr genehmigungsfähig. Sie belastet die Bewohner am Westrand Feudenheims mit Lärm und Abgasen in erheblichem Umfang. Sie durchtrennt den Grünzug, unterbindet den Austausch von Tieren und Pflanzen zwischen dem nordöstlichen Militärbereich und dem südlichen Landschaftsschutzgebiet und verhindert die Ansiedlung vieler Vogelarten am Hochgestade. Einzig durch die Verlegung der Straße werden die Anwohner um 4 bis 5 dB(A) entlastet, was ungefähr einer Halbierung der heutigen Verkehrsbelastung entspricht.

#### **Warum wird nicht einfach die Straße für die Zeit der BUGA gesperrt?**

Mannheim will in erster Linie für Nachhaltigkeit sorgen und den Grünzug für unsere kommenden Generationen entwickeln. Die BUGA ist eine Veranstaltung für nur 180 Tagen, gleichzeitig aber auch der zwingend notwendige Motor für ein Generationen-Projekt dieser Größenordnung. Bei einer täglichen Verkehrsbelastung von circa 20.000 Fahrzeugen würde eine Sperrung an verschiedenen Knotenpunkten der Stadt (z. B. Am Sande) zu einer erheblichen Überlastung führen, die sich bis zur Augustaanlage ausdehnen würde. Die im Norden der Stadt gelegenen Wirtschaftsunternehmen sind zudem auf diese Straße angewiesen. Der hohe LKW-Anteil belegt die Wichtigkeit für die Andienung dieser Unternehmen sowie deren Belegschaft. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist daher eine ersatzlose Sperrung nicht realisierbar.

#### **Warum verlegt man die Straße nicht in einen Tunnel?**

Nur die Verlegung der Straße schafft großzügigen Freiraum für Menschen, Tiere und Pflanzen. Der Umbau der Straße in Tunnellage ist teuer, kostet sehr viel Unterhalt und bringt keine Lärmpiegelminderung im Bereich der Wohnbebauung Feudenheim – West mit sich. Der anhaltende Verkehr durchschneidet weiterhin den Grünzug Nordost und mindert dort durch weiter Lärmemission die Erholungs- und Aufenthaltsqualität.

## **Wirtschaftlichkeit**

### **Warum ist die Variante Dudenstraße so viel teurer als die Variante Riedbahnhälfte?**

Bei der Variante Dudenstraße muss der Damm der vielbefahrenen Riedbahn durchbrochen werden und ein Anschluss an die bereits bestehende Dudenstraße gebaut werden. Dies ist technisch sehr aufwendig und kann nur unter laufendem Bahnbetrieb geleistet werden.

Zusätzlich muss der Knotenpunkt an der Feudenheimer Straße deutlich erweitert werden (3 Linksabbieger und 1 Rechtsabbieger), damit die künftig 26.000 Fahrzeuge leistungsfähig abgewickelt werden.

### **Gibt es Entschädigungs- /Ausgleichszahlungen?**

Ja, in beiden Varianten sind Kosten für eine evtl. Neustrukturierung der Kleingartenanlagen und für Entschädigungszahlungen an die betroffenen Kleingarten-Pächter berücksichtigt. Im Falle der Realisierung der Dudenstraße in Höhe von 550.000 Euro. Bei der Riedbahnhälfte kommen zusätzlich Ausgleichszahlungen für den Schützenverein von insgesamt 6,3 Mio. Euro sowie für die weitere direkt betroffene Kleingartenanlage „Wilde Au“ hinzu. Grundsätzlich ist bei einer Betroffenheit von Kleingartenparzellen nach § 11 des Kleingartengesetzes eine Entschädigung des Pächters für seinen Verlust von Gebäuden, Wegen und Pflanzungen zu leisten. Nach §14 des Kleingartengesetzes ist die Gemeinde zudem verpflichtet, geeignetes Ersatzland für die verloren gegangenen Parzellen bereitzustellen.

## **Kleingartenanlage**

### **Wieviel Kleingärten wären von der Straßenumlegung betroffen?**

Insgesamt gibt es in der Au 498 Parzellen in 4 Kleingartenanlagen. Bei der Variante Riedbahnhälfte wären insgesamt 30 Parzellen, davon 11 in der Kleingartenanlage „Wilde Au“ und 19 in der Anlage „Gartenfreunde Au“, betroffen. Bei der Variante Dudenstraße sind 19 Parzellen betroffen. Da die Parzellen, bis auf eine Ausnahme, angeschnitten und nicht vollständig gebraucht werden, bleibt ein sogenanntes Neuordnungspotential von rund 50% der betroffenen Fläche übrig. Insgesamt werden bezogen auf die Gesamtfläche der Anlage „Gartenfreunde Au“ ca.7% für den Straßenbau benötigt, bei der Anlage „Wilde Au“ insgesamt ca.15 % der Gesamtfläche.

## **Würde es für die Kleingärtner künftig lauter werden?**

Beim Neubau einer Straße sind die Anforderungen der 16. BlmSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) einzuhalten. Aufgrund dieser Anforderungen ist entlang der Neubautrasse die Errichtung einer rund 2,5 m hohen Lärmschutzwand erforderlich. Damit halten die Straßenverkehrslärmeinwirkungen die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ein. Bezogen auf die Gesamtverkehrslärmeinwirkungen (Straße und Schiene!) ist unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand im Nahbereich zur Bahntrasse nicht mit einer relevanten Erhöhung der Verkehrslärmeinwirkungen zu rechnen.

## **Kann das Obst und Gemüse nach der Straßenverlegung noch bedenkenlos verzehrt werden?**

Nahrungsmittel, die in den Kleingärten angebaut werden, können weiterhin bedenkenlos verzehrt werden. Die Prognosen zur Luftschaadstoffbelastung zeigen, dass sich im Bereich der „Riedbahnhparallele“ / „Dudenstraße“ und deren Umfeld keine unzulässigen Luftschaadstoffemissionen (Stickstoffdioxid und Feinstaub) ergeben. Im Fall beider Varianten sind in den Kleingartenanlagen östlich und westlich der Riedbahn Stickstoffdioxidwerte und Feinstaubbelastungen zu erwarten, die unter dem vorgegebenen Grenzwert für 2020 liegen.

## **Bleibt die Gaststätte „Alte Au“ mit Biergarten bestehen?**

Die Gaststätte und der zugehörige Biergarten sind von der Trassenführung nicht unmittelbar beeinträchtigt. Der Abstand der Lärmschutzwand zum Biergarten läge bei rund 12 Metern, so dass ein Eingriff in das Gebäude nicht erfolgt. Trotzdem müssten bauliche Strukturen, die um den Vorplatz der Gaststätte angeordnet sind (u.a. Vereinshaus, Toiletten, kleiner Betriebshof mit Kompostplatz, Pumpenhaus), bei beiden Verlegungsvarianten abgetragen und an anderer Stelle wieder neu errichtet werden.

## **Schützenverein**

### **In wieweit ist der Schützenverein SG 1744 Mannheim e.V. von der Variante Riedbahnhparalle betroffen?**

Nur im Falle der Realisierung der Riedbahnhparallele müssten die Gebäude des Schützenvereins am westlichen Rand abgebrochen werden. Zudem würde die Trassenführung im südlichen Bereich das Gelände durchschneiden, da hier aufgrund der „Einschleifung“ für den Kreuzungsbereich an der Feudenheimer Straße die Linienführung nach Osten und anschließend wieder nach Süden abknicken muss. Gemeinsam mit dem Schützenverein und Sachverständigen konnte eine vorläufige Planung erarbeitet werden, die

belegt, dass trotz der Realisierung der Straßenführung alle Sportarten weiterhin auf dem Gelände ausgeführt werden könnten. Hierfür müsste allerdings die Anlage nahezu komplett neu gebaut werden. Mit dem Umbau könnte der Fortbestand der stark in die Jahre gekommenen Anlage gesichert und dem dringend notwendigen Sanierungsbedarf entsprochen werden.

### **Mit welchen Kosten rechnet man für die Ausgleichsmaßnahmen für den Schützenverein?**

Auf Grundlage der aktuellen Planung ergeben sich für den Komplettumbau Kosten in Höhe von 6,3 Mio. Euro. Die Kosten beinhalten die geschätzten Neubaukosten der Gesamtanlage inkl. Abbruchkosten der Altanlage. Bei den Abbruchkosten wurde ein Risikozuschlag berücksichtigt, da auf Grund des Alters der Anlage ein erhöhtes Risiko hinsichtlich Schadstoffen und Kampfmittel anzunehmen ist.

### **Tiere und Pflanzen**

#### **Sind bei den Verlegungsvarianten Tiere und Pflanzen betroffen?**

Der Raum zwischen Kleingärten und Eisenbahnstrecke ist heute ein Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten (z. B. Mauereidechse, Holzbiene). Artenschutzrelevante Tierarten müssten umgesiedelt werden. Über dies muss nachgewiesen werden, dass die Umsiedlung erfolgreich ist, die Tiere also ihren neuen Lebensraum annehmen. Erst dann darf mit der Baumaßnahme begonnen werden. Auf der anderen Seite entstehen durch den Wegfall und Rückbau der Straße „Am Aubuckel“ neue Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten. Insbesondere im Bereich des Hochgestades ist mit einer deutlichen Zunahme von Brutvögeln und weiteren Arten, wie z. B. Wildbienenarten, zu rechnen. Zum einen, da die störende Lärmquelle Straße „Am Aubuckel“ an dieser Stelle entfällt bzw. stark reduziert wäre, zum anderen, weil die Kollisionsschäden durch den Straßenverkehr faktisch nicht mehr vorhanden sind und die Tiere die Lebensräume südlich und nördlich der heutigen Straßenführung besser erreichen können.