

Die Stadt Mannheim plant einen möglichst durchgehenden Grünzug Nordost für Naherholung und Naturerlebnis ohne Unterbrechungen. Ein Kernstück dieses verbindenden Grünzugs wird das Gelände der Bundesgartenschau (BUGA) sein. Die Straße „Am Aubuckel“ führt mitten durch den geplanten Grünzug Nordost.

Daher wurde die heutige Lage der Straße in Frage gestellt und Alternativen untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden durch die Stadt Mannheim zusammen mit dem Verkehrsexperten Professor Dr.-Ing. Jörg von Mörner im Ausschuss für Umwelt und Technik vorgestellt. „Es ist wichtig, dass wir uns mit der Frage intensiv beschäftigen und dabei alle Vor- und Nachteile aufzeigen, die die unterschiedlichen Lösungen mit sich bringen“, erläuterte Baubürgermeister Lothar Quast. Bei den Untersuchungen wurden sechs Varianten geprüft:

Variante „Bestand“: Alles bleibt so, wie es ist. Die hohe Verkehrs- und Lärmbelastung für die umliegenden Stadtteile und den Grünzug selbst bleiben ebenso bestehen wie die Trennwirkung der Straße. Die Biotopvernetzung wird nicht verbessert. Ein „Parkcharakter“ entsteht nicht. Dafür entfallen Investitionskosten.

Variante „Sperrung“ sieht eine ersatzlose Sperrung der bisherigen Straße vor. Bei einer täglichen Verkehrsbelastung von circa 20.000 Fahrzeugen würde das an verschiedenen Knotenpunkten der Stadt zu einer erheblichen Überlastung führen, die sich bis zur Augustaanlage ausdehnen würde. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist eine ersatzlose Sperrung daher nicht realisierbar.

Variante „Tunnel“: Die Straße könnte in einen Tunnel geführt werden. Hier wäre der Grünzug Nordost auf 380 Metern frei von Verkehr, zwei Rampen schneiden das Gelände auf je 150 Metern. Eine Biotopvernetzung ist auf diesem Teilstück möglich. Die 21,5 Millionen Euro teure Variante bringt allerdings keine Lärmentlastung für das Wohngebiet und nur eingeschränkten Mehrwert für den Grünzug. Ähnliche Effekte ergeben sich bei der **Variante „Einschnitt“**. Hier wird die Straße tiefergelegt und durch vier Querungen überbrückt. Eine Biotopvernetzung ist über diese Querungen nur eingeschränkt möglich. Bei diesem sogenannten Einschnitt bleibt die Trennwirkung durch die Straße und die Lärmbelastung für die angrenzenden Gebiete und den Grünzug bestehen. Die Kosten für den Einschnitt werden auf rund 14,5 Millionen Euro geschätzt.

Bei der **Variante „bahnparallele Führung“** wird die Straße parallel zur Riedbahntrasse verlegt. Die Straße verläuft zwischen der Neustadter Straße im Norden und der Feudenheimer Straße im Süden. Sie wird gegenüber der Straße Neckarplatt ebenerdig an die Feudenheimer Straße angeschlossen. Die jetzige Straße mitten im Grünzug könnte somit zurückgebaut und die Biotopstrukturen optimal vernetzt werden. Der Grünzug Nordost und die angrenzenden Wohngebiete wären von Verkehr und Lärm deutlich entlastet. Bei dieser Variante müssten allerdings bis zu 45 Kleingartenparzellen verlegt werden. In den Bestand des Schützenvereins müsste eingegriffen werden. Die Variante ist mit 11,5 Millionen Euro angesetzt.

Variante „Dudenstraße“: Der Verkehr wird über die Dudenstraße geleitet. Die östliche Riedbahn muss mit einem Tunnel gekreuzt werden. Es wurden mehrere Varianten bezüglich der Lage der Querungsstelle untersucht. Da die Verkehrsbelastung der Dudenstraße deutlich zunimmt müsste die Anschlussstelle der Dudenstraße an die Feudenheimer Straße kreuzungsfrei ausgebaut werden. Der Grünzug Nordost wäre damit frei von Verkehr. Die Biotopstruktur würde durch das durchgängige Gebiet aufgewertet und es wären keine Eingriffe in den Schützenverein nötig. 25 Kleingartenparzellen müssen verlegt werden und alle öffentlichen Längsparkplätze an der Dudenstraße entfallen. Mit circa 25 Millionen Euro ist es die kostenintensivste Variante. Hinzu käme ein eventuell zu langer Planungsvorlauf zur Abstimmung mit der DB hinsichtlich der Unterfahrung der Riedbahn.

„Viele Bürgerinnen und Bürger, Pendler, Kleingärtner oder auch die Mitglieder des Schützenvereins sind durch die verschiedenen Varianten unterschiedlich stark betroffen. Vor- und Nachteile der Varianten unterscheiden sich erheblich. Daher ist uns wichtig, dass wir eine sachliche Diskussion zu den Möglichkeiten führen und gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern die Variante mit der höchsten Wirkung für das Gemeinwohl feststellen und dann umsetzen“, so Oberbürgermeister Kurz und Baubürgermeister Quast übereinstimmend. Daher findet im Anschluss an den AUT eine Bürgerinformationsveranstaltung statt, in der die Varianten präsentiert, Fragen beantwortet und Anregungen aufgenommen werden. Am 5. April stellen die Planungsgruppen im BUGA-Forum ihre Eckpunkte der Öffentlichkeit vor, die in den Ideenwettbewerb zum Grünzug Nordost einfließen sollen.

Am 13. Mai entscheidet der Gemeinderat über diese Eckpunkte und die dem Wettbewerb zugrunde zu legende Variante. Die Auslobung selbst wird am 3. Juni dem Gemeinderat vorgelegt, so dass über den Sommer die Landschaftsplaner und Städtebauer die Aufgabe bearbeiten können. Eine Diskussion zur Straße hat bereits in den beiden Planungsgruppen Spinelli Barracks und Feudenheimer Au stattgefunden. In beiden wurde mehrheitlich folgender Eckpunkt zur Beschlussfassung durch den Gemeinderat vorgeschlagen: „Die Straße am Aubuckel soll auf Höhe des Spinelli Areals vollständig zurückgebaut werden. Alle Varianten zur alternativen Verkehrsführung sollen weiterhin geprüft werden.“