

# Planfeststellungsbeschluss

Radschnellverbindung Mannheim - Weinheim  
Teilabschnitt von Feudenheimer Straße bis  
Völklinger Straße einschließlich Anbindungsweg  
Vogelstang und Wallstadt

Karlsruhe, den 29.10.2021

Az.: 17-0513.2-G. Mannheim/13



**Baden-Württemberg**

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Planfeststellungsbeschluss  
Radschnellverbindung Mannheim-Weinheim  
Teilabschnitt von Feudenheimer Straße bis Völklinger Straße  
einschließlich Anbindungsweg Vogelstang und Wallstadt

Az.: 17-0513.2-G. Mannheim/13

## Inhaltsverzeichnis

<b>A. Verfügender Teil .....</b>	<b>10</b>
A.I. Feststellung des Plans .....	10
A.II. Planunterlagen .....	10
A.III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen .....	14
A.IV. Maßgaben, Nebenbestimmungen und Hinweise .....	14
A.IV.1. Allgemeines .....	14
A.IV.2. Natur- und Artenschutz .....	15
A.IV.3. Bodenschutz und Abfall .....	19
A.IV.4. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	23
A.IV.5. Lärm und Erschütterungen .....	23
A.IV.6. Landwirtschaft .....	24
A.IV.7. Denkmalschutz .....	24
A.IV.8. Anlagen Dritter .....	25
A.V. Zusagen .....	25
A.V.1. Rad- und Fußwege .....	25
A.V.2. Naturschutz .....	26
A.V.3. Kampfmittelbeseitigung .....	26
A.V.4. Brandschutz .....	27
A.V.5. Denkmalschutz .....	27
A.V.6. Sicherheit und Barrierefreiheit .....	27
A.V.7. Entwässerung .....	28
A.V.8. Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau .....	28
A.V.9. Kleingartenverein Feudenheim e.V. ....	29
A.V.10. Anlagen Dritter .....	29

A.VI.	Entscheidungen über Einwendungen und Anträge.....	30
A.VII.	Anordnung der sofortigen Vollziehung.....	30
A.VIII.	Gebührenentscheidung .....	31
<b>B.</b>	<b>Begründender Teil.....</b>	<b>31</b>
B.I.	Sachverhalt .....	31
B.I.1.	Erläuterung des Vorhabens .....	31
B.I.1.1.	Ausgangslage.....	31
B.I.1.2.	Planungsziele, verkehrliche Zielsetzung .....	32
B.I.1.3.	Geplanter Zustand.....	33
B.I.1.3.1	Trassenverlauf.....	33
B.I.1.3.2	Unterführung zur Querung der Straße Am Aubuckel.....	34
B.I.1.3.3	Brücke zur Querung der Sudetenstraße/Stadtbahntrasse.....	35
B.I.1.3.4	Entwässerung.....	36
B.I.1.3.5	Beleuchtung .....	36
B.I.1.3.6	Pflanzungen .....	36
B.I.1.3.7	Anschlüsse an den Bestand .....	36
B.I.1.4.	Finanzierung.....	37
B.I.2.	Verfahrensablauf.....	38
B.I.2.1.	1. Offenlage .....	38
B.I.2.2.	1. Planänderung .....	38
B.I.2.3.	2. Offenlage .....	39
B.I.2.4.	Erörterungstermin.....	40
B.I.2.5.	2. Planänderung .....	40
B.II.	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	40
B.III.	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	41
B.III.1.	Zusammenfassende Darstellung zur Umweltverträglichkeitsprüfung	42

B.III.1.1.	Untersuchungsraum/Standort des Vorhabens .....	43
B.III.1.2.	Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit .....	44
B.III.1.3.	Tiere .....	45
B.III.1.4.	Pflanzen und biologische Vielfalt.....	49
B.III.1.5.	Fläche .....	52
B.III.1.6.	Boden.....	52
B.III.1.7.	Wasser (Grund- und Oberflächenwasser).....	54
B.III.1.8.	Klima/Luft .....	55
B.III.1.9.	Landschaft.....	57
B.III.1.10.	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter .....	58
B.III.1.11.	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern .....	59
B.III.2.	Bewertung der Umweltauswirkungen .....	59
B.IV.	Planrechtfertigung.....	63
B.IV.1.	Fachplanerische Zielkonformität.....	63
B.IV.2.	Erforderlichkeit/Konkreter Bedarf.....	64
B.IV.2.1.	Radschnellverbindungstrasse.....	64
B.IV.2.2.	Anbindungsweg mit Brücke über die Sudetenstraße .....	71
B.IV.3.	Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit .....	72
B.V.	Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung .....	73
B.VI.	Straßenbau, Kreuzungen/Einmündungen, Widmung.....	75
B.VII.	Naturschutz .....	75
B.VII.1.	Eingriffe in Natur und Landschaft .....	75
B.VII.1.1.	Boden .....	77
B.VII.1.2.	Landschaftsbild .....	80
B.VII.1.3.	Pflanzen, Biotope.....	80
B.VII.1.4.	Tiere.....	84

B.VII.2.	Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au .....	88
B.VII.3.	Gesetzlich bzw. besonders geschützte Biotop .....	92
B.VII.4.	Baumschutzsatzung der Stadt Mannheim .....	94
B.VII.5.	Artenschutz.....	94
B.VII.5.1.	Artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme, Methodik/Umfang.....	95
B.VII.5.2.	Verbotstatbestände.....	99
B.VII.5.2.1	Vögel .....	99
B.VII.5.2.2	Fledermäuse .....	105
B.VII.5.2.3	Reptilien .....	108
B.VII.5.2.4	Amphibien .....	112
B.VII.5.2.5	Sonstige Arten.....	114
B.VIII.	Bodenschutz und Altlasten .....	114
B.VIII.1.	Bodenschutz.....	114
B.VIII.2.	Altlasten.....	115
B.IX.	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	116
B.X.	Abwägung .....	117
B.X.1.	Abschnittsbildung und Gesamtplanung .....	118
B.X.2.	Zweckmäßigkeit der Planung/Planungsziel .....	121
B.X.3.	Alternativenprüfung.....	122
B.X.3.1.	Trassenvarianten für die Radschnellverbindung.....	123
B.X.3.1.1	Nullvariante .....	123
B.X.3.1.2	Sanierung bzw. Ausbau bestehender Wege, Variante aus der Petition 16/03562 .....	123
B.X.3.1.3	Großräumige Trassenvarianten.....	124
B.X.3.1.4	Variante A1a.....	125
B.X.3.1.5	Variante A2 (ursprüngliche Antragsvariante).....	125
B.X.3.1.6	Variante A2neu (Antragsvariante) .....	126

B.X.3.1.7 Variante A3a.....	126
B.X.3.1.8 Variante A4a.....	126
B.X.3.1.9 Variante A4b.....	127
B.X.3.1.10 Variante A4c.....	127
B.X.3.1.11 Variante A4d.....	127
B.X.3.2. Vergleichende Prüfung der Trassenvarianten für die Radschnellverbindung .....	128
B.X.3.2.1 Variante A1a.....	131
B.X.3.2.2 Variante A3a.....	132
B.X.3.2.3 Variante A4a bis A4d.....	133
B.X.3.2.4 Variante A2 und A2 neu .....	136
B.X.3.2.5 Variante A2neu unter Mitnutzung der Bestandsstraße In der Au im Bereich der Kleingartenanlage Feudenheimer Au .....	138
B.X.3.2.6 Gesamtergebnis.....	139
B.X.3.3. Anbindungsweg und Brücke Sudetenstraße.....	139
B.X.3.3.1 Brückenvarianten .....	139
B.X.3.3.2 Führung von Fuß- und Radverkehr auf dem Anbindungsweg nach Vogelstang und Wallstadt.....	140
B.X.4. Umweltbelange.....	141
B.X.5. Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, soziale Sicherheit.....	144
B.X.6. Barrierefreiheit .....	148
B.X.7. Landwirtschaft .....	153
B.X.8. Kleingärtnerische Nutzung, Freizeit- und Erholung .....	159
B.X.9. Denkmalschutz .....	161
B.X.10. Eigentum .....	162
B.X.10.1. Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum .....	163
B.X.10.2. Mittelbare Beeinträchtigungen .....	165

B.X.11.	Sonstiges .....	166
B.XI.	Träger öffentlicher Belange und Kommunen .....	166
B.XI.1.	RP Stuttgart, Referat 16, Kampfmittelbeseitigungsdienst.....	167
B.XI.2.	RP Karlsruhe, Referat 16, Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst.....	167
B.XI.3.	RP Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau .....	168
B.XI.4.	Stadt Mannheim – FB 37 Feuerwehr und Katastrophenschutz .....	168
B.XII.	Verbände und anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes.....	169
B.XIII.	Infrastrukturunternehmen und Leitungsträger.....	170
B.XIII.1.	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) .....	170
B.XIII.2.	Stadt Mannheim – 69 Eigenbetrieb Stadtentwässerung.....	170
B.XIII.3.	Stadt Mannheim – FB 12 Informationstechnologie.....	172
B.XIII.4.	Unitymedia BW GmbH .....	172
B.XIII.5.	Telekom Deutschland GmbH (Telekom) .....	172
B.XIV.	Private Einwendungen.....	173
B.XIV.1.	Ident-Nr. 1, 2 und 3 .....	174
B.XIV.2.	Ident-Nr. 4 .....	174
B.XIV.3.	Ident-Nr. 5 und 6 .....	175
B.XIV.4.	Ident-Nr. 7 und 8 .....	179
B.XIV.5.	Ident-Nr. 9 .....	179
B.XIV.6.	Ident-Nr. 10 und 11 .....	180
B.XIV.7.	Ident-Nr. 12 bis 17 .....	181
B.XIV.8.	Ident-Nr. 18 .....	182
B.XIV.9.	Ident-Nr. 19 .....	183
B.XIV.10.	Ident-Nr. 20 .....	186
B.XIV.11.	Ident-Nr. 21 und 23 .....	187
B.XIV.12.	Ident-Nr. 22 .....	190



B.XIV.13.	Ident-Nr. 24 .....	190
B.XIV.14.	Ident-Nr. 25 .....	193
B.XIV.15.	Ident-Nr. 26 .....	193
B.XIV.16.	Ident-Nr. 27 .....	195
B.XIV.17.	Ident-Nr. 28 .....	196
B.XIV.18.	Ident-Nr. 29 .....	196
B.XIV.19.	Ident-Nr. 30 .....	197
B.XIV.20.	Ident-Nr. 31 .....	202
B.XIV.21.	Ident-Nr. 32 .....	203
B.XIV.22.	Ident-Nr. 33 .....	204
B.XIV.23.	Ident-Nr. 34, 35 und 36 .....	205
B.XIV.24.	Ident-Nr. 37 und 38 .....	206
B.XIV.25.	Ident-Nr. 39 .....	209
B.XIV.26.	Ident-Nr. 40 .....	211
B.XIV.27.	Ident-Nr. 41 .....	211
B.XIV.28.	Ident-Nr. 42 .....	213
B.XV.	Gesamtbetrachtung .....	214
B.XVI.	Begründung der sofortigen Vollziehung.....	215
B.XVII.	Gebühr .....	222
<b>C.</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung.....</b>	<b>222</b>

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt auf der Grundlage der §§ 37 ff. Straßengesetz für Baden-Württemberg (StrG) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) folgenden

## Planfeststellungsbeschluss:

### A. Verfügender Teil

#### A.I. Feststellung des Plans

Der Plan der Stadt Mannheim für die Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim, Teilabschnitt von Feudenheimer Straße bis Völklinger Straße einschließlich Anbindungsweg Vogelstang und Wallstadt wird festgestellt.

Der festgestellte Plan erstreckt sich insbesondere auf folgende Maßnahmen:

- Neubau eines Radweges mit begleitendem Gehweg (Radschnellverbindung)
- Anbindungsweg Richtung Vogelstang und Wallstadt, überwiegend als gemeinsamer Geh- und Radweg
- Neubau Unterführung „Am Aubuckel“
- Sicherung und Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen
- Neubau Brückenbauwerk über die Sudetenstraße
- Anpassungen an Fahrleitungsanlagen der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
- Entwässerung Straßenoberflächenwasser
- Anlage von landschaftspflegerischen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Rückbau eines Bestandsweges nördlich der Straße „Am Aubuckel“

#### A.II. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst zwei Ordner.

Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen, die während des Verfahrens vorgenommen wurden, sind eingearbeitet und Bestandteil des festgestellten Plans. Die Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit nichts Anderes geregelt ist, die ursprünglich eingereichten Planunterlagen. Die Festsetzungen und Nebenbestimmungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.

Im Einzelnen umfasst der Plan folgende Unterlagen:

<b>Unterlage</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Datum</b>	<b>Maßstab</b>
<b>1a</b>	<b>Erläuterungsbericht</b>	09.11.2020	
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 1a (nur nachrichtlich)	11/2020	
<b>2a</b>	<b>Übersichtskarten und -pläne</b>	29.10.2020	
2.1a	Übersichtskarte	29.10.2020	1 : 10.000
2.2a	Übersichtslageplan Radschnellverbindung (RSV)	29.10.2020	1 : 2.000
<b>3a</b>	<b>Lagepläne</b>		
3.1a	Lageplan RSV, Feudenheimer Au, Schnitt RSV	29.10.2020	1 : 1.000, 1 : 200
	Beschreibung der Änderungen in Unterlage 3.1a (nur nachrichtlich)	10/2020	
3.2a	Lageplan RSV, Unterführung Straße „Am Aubuckel“	29.10.2020	1 : 200
	Beschreibung der Änderungen in Unterlage 3.2a (nur nachrichtlich)	10/2020	
3.3a	Lageplan RSV, Spinelli Areal	29.10.2020	1 : 1.000, 1 : 200
	Beschreibung der Änderungen in Unterlage 3.3a (nur nachrichtlich)	10/2020	
3.4a	Lageplan RSV, Anschluss Völklinger Achse	29.10.2020	1 : 200
	Beschreibung der Änderungen in Unterlage 3.4a (nur nachrichtlich)	10/2020	
3.5a	Lageplan Anbindungsweg Sudetenstraße Bür- gerpark	29.10.2020	1 : 1.000
	Beschreibung der Änderungen in Unterlage 3.5a (nur nachrichtlich)	10/2020	
3.6a	Lageplan Anbindungsweg Brücke über Sudetenstraße	29.10.2020	1 : 500
	Beschreibung der Änderungen in Unterlage 3.6a (nur nachrichtlich)		
<b>4a</b>	<b>Bauwerkspläne</b>		
4.1a	Bauwerksplan Unterführung „Am Aubuckel“	13.10.2020	1 : 100, 1 : 50
	Beschreibung der Änderungen in Unterlage 4.1a (nur nachrichtlich)	10/2020	
4.2	Bauwerksplan Brücke über Sudetenstraße	25.10.2019	1 : 200, 1 : 20
<b>5a</b>	<b>Bauwerksverzeichnis</b>	30.10.2020	
<b>6a</b>	<b>Grunderwerbspläne</b>		
6.1a	Grunderwerbsplan RSV, Feudenheimer Au	29.10.2020	1 : 1.000
6.2a	Grunderwerbsplan RSV, Spinelli-Areal	29.10.2020	1 : 1.000
6.3a	Grunderwerbsplan Anbindungsweg Sudetenstraße-Bürgerpark	29.10.2020	1 : 1.000

<b>Unterlage</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Datum</b>	<b>Maßstab</b>
<b>7a</b>	<b>Grunderwerbsverzeichnis</b>	30.10.2020	
<b>8a</b>	<b>Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)</b>		
8.1b	Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP- Bericht) mit integriertem Landschaftspflegeri- schen Begleitplan (LBP) - Anlage 1 Abbildungen zum Schutzgut Luft - Anlage 2 Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege	10/2021	
8.2a	UVP Fledermäuse Bestand, Bewertung, Auswirkungen – Karte 1a	10/2020	1 : 3.000
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 8.2a (nur nachrichtlich)	10/2020	
8.3a	UVP Brutvögel Bestand, Bewertung, Auswirkungen – Karte 2a	10/2020	1 : 3.000
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 8.3a (nur nachrichtlich)	10/2020	
8.4a	UVP Reptilien, Bestand, Bewertung, Auswirkungen – Karte 3a	10/2020	1 : 3.000
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 8.4a (nur nachrichtlich)	10/2020	
8.5a	UVP Biotoptypen Bestand – Karte 4.1a	10/2020	1 : 2.500
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 8.5a (nur nachrichtlich)	10/2020	
8.6a	UVP Biotoptypen Bewertung – Karte 4.2a	10/2020	1 : 7.500
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 8.6a (nur nachrichtlich)	10/2020	
8.7a	UVP Boden, Bestand, Auswirkungen – Karte 5a	10/2020	1 : 3120
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 8.7a (nur nachrichtlich)	11/2020	
8.8b	LBP Maßnahmen – Karte 6a	10/2021	1 : 2.500
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 8.8a (nur nachrichtlich)	10/2020	
8.9b	UVP Bilanzierung Biotope – Karte 7b	10/2021	1 : 3.500
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 8.9 (nur nachrichtlich)		
<b>9a</b>	<b>Artenschutzverträglichkeitsuntersuchung</b>		
9.1b	Bericht Artenschutzverträglichkeitsprüfung (saP)	10/2021	
9.2a	Artenschutzverträglichkeitsuntersuchung	10/2020	1 : 3.000

Unterlage	Bezeichnung	Datum	Maßstab
	Brutvögel Bestand – Karte 1a		
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 9.2a (nur nachrichtlich)	10/2020	
9.3a	Artenschutzverträglichkeitsuntersuchung Fleder- mäuse Bestand – Karte 2a	10/2020	1 : 3.000
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 9.3a (nur nachrichtlich)	10/2020	
9.4a	Artenschutzverträglichkeitsuntersuchung Reptilien Bestand – Karte 3a	10/2020	1 : 3.000
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 9.4a (nur nachrichtlich)	10/2020	
9.5	Artenschutzverträglichkeitsuntersuchung Wildbienen Potenzial – Karte 4	10/2020	1 : 3.000
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 9.5 (nur nachrichtlich)	10/2020	
9.6	Artenschutzverträglichkeitsuntersuchung Heu- schrecken Bestand – Karte 5	10/2020	1 : 3.000
	Beschreibung der Änderung in Unterlage 9.6 (nur nachrichtlich)	10/2020	
<b>10a</b>	<b>Machbarkeitsstudien u. sonstige Unterlagen</b>		
10.1a	Plan Variantenvergleich RSV-Trassen A1a, A2, A2neu, A3a, A4a-A4d	4.11.2020	1 : 5.000
10.2a	Variantenvergleich in Bezug auf die Umweltauswirkungen	11/2020	
10.3	Variantenuntersuchung Grünzug Nordost – Rad- verkehrsverbindung Käfertal (Untersuchung für Varianten A1, A2, A3, A4)	12/2018	
10.3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plananlage 1, Radverkehrsverbindungen Bestandsnetz</li> <li>- Plananlage 2, Radverkehrsverbindungen Untersuchungsbereich</li> <li>- Plananlage 3, Untersuchungsabschnitte Aufgabenbereich A und B</li> <li>- Plananlage 4, Radverkehrsverbindungen Trassenvarianten</li> </ul>	12/2018	
10.4	Machbarkeitsstudie Radschnellweg Rhein-Neckar Darmstadt	29.05.2020	
10.5	Potenzialanalyse für RSV in Baden-Württemberg	09.03.2018	

### **A.III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen**

Alle für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen werden nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG durch die Planfeststellung ersetzt.

Im Einzelnen sind dies vorliegend insbesondere

- die Befreiung von den Verboten der Verordnung des Bürgermeisteramtes Mannheim über das Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au vom 28. Dezember 1988 (LSG-VO) gemäß § 67 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)  
(vgl. Ausführungen unter Ziff. B.VII.2)
- Ausnahmen von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG für nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 33 Naturschutzgesetz Baden-Württemberg (NatSchG) gesetzlich geschützte Biotop gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG  
(vgl. Ausführungen unter Ziff. B.VII.3)
- die Erlaubnis nach § 4 Abs. 1 der Satzung der Stadt Mannheim über den Schutz von Grünbeständen (Baumschutzsatzung) vom 26. November 1996  
(vgl. Ausführungen unter Ziff. B.VII.4)

Verkehrsregelnde Maßnahmen sind nicht Gegenstand dieser Entscheidung, soweit diese nicht ausdrücklich in den Planunterlagen oder als Auflage in diesem Planfeststellungsbeschluss enthalten sind. Die erforderlichen Maßnahmen bleiben den Anordnungen der hierfür zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

### **A.IV. Maßgaben, Nebenbestimmungen und Hinweise**

#### **A.IV.1. Allgemeines**

##### **A.IV.1.1.**

Das Vorhaben ist gemäß den Planunterlagen und den Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auszuführen. Die Festsetzungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.

##### **A.IV.1.2.**

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen im öffentlichen Interesse bleibt vorbehalten.

## **A.IV.2. Natur- und Artenschutz**

### A.IV.2.1.

Das in dem planfestgestellten Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans vorgesehene landschaftspflegerische Kompensationskonzept sowie die in den einzelnen Maßnahmenblättern und Maßnahmenplänen dargestellten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind umzusetzen.

### A.IV.2.2.

Alle landschaftspflegerischen Maßnahmen müssen spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Maßnahme fertiggestellt sein, sofern nicht in der jeweiligen Maßnahmenbeschreibung oder im Rahmen dieser Nebenbestimmungen ein früherer Zeitpunkt vorgesehen ist.

### A.IV.2.3.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind entsprechend der in den Maßnahmenblättern vorgesehenen Zeiträume durch die Vorhabenträgerin fachgerecht zu pflegen und zu unterhalten. Im Falle von dauerhaften Eingriffen sind die darauf bezogenen Ausgleichsmaßnahmen dauerhaft zu sichern.

### A.IV.2.4.

Die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung – KompVzVO) sind von dem Vorhabenträger über eine EDV-Schnittstelle der unteren Naturschutzbehörde zur Verfügung zu stellen. Diese Daten sind zudem unverzüglich nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses der Planfeststellungsbehörde in einer für sie lesbaren Form zur Verfügung zu stellen.

### A.IV.2.5.

Name und Anschrift der im Rahmen der Maßnahme V10 im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen ökologischen Baubegleitung sind der unteren Naturschutzbehörde vor Baubeginn schriftlich mitzuteilen.

### A.IV.2.6.

Beginn und Ende der Bauarbeiten sind der unteren Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen.

#### A.IV.2.7.

Nach Fertigstellung der Unterführung zur Querung der Straße Am Aubuckel ist das Hochgestade durch Gehölz- und Wildstaudenpflanzungen in das Landschaftsbild einzubinden.

#### A.IV.2.8.

Die neu anzulegenden Ersatzbiotope und Baumpflanzungen sind bis spätestens 31.12.2022 anzulegen/zu pflanzen. Nach Durchführung der Maßnahmen ist bei der unteren Naturschutzbehörde schriftlich eine Abnahme zu beantragen.

#### A.IV.2.9.

Für alle Ersatzbiotope und Baumpflanzungen ist eine dreijährige Anwuchspflege zu gewährleisten. Ausfallende Gehölze sind zu ersetzen.

#### A.IV.2.10.

Ein Nachweis über die Anlage der Biotope und der FFH-Mähwiese ist schriftlich der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen. Die Ausgleichsflächen sind inklusive Artenliste zu beschreiben und in Größe und Umfang per Shapefile zu übermitteln.

#### A.IV.2.11.

Für alle im landschaftspflegerischen Begleitplan und in Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses vorgesehenen Pflanzungen und Aussaaten dürfen nur gebietsheimische und standortgerechte Pflanzen gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG verwendet werden.

Der im landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen der Maßnahme KO6 vorgesehene Rotahorn darf nicht angepflanzt werden.

Neben den geplanten Pflanzungen des Feldahorns sind weitere Baumarten aus dem Vorkommensgebiet 4.2 Oberrheingraben (§ 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG) zu pflanzen.

Für die neu anzulegende Feldhecke ist zu gewährleisten, dass die Biotopeigenschaft einer geschützten Feldhecke erfüllt wird. Ein Pflanzschema mit Artenliste ist vorab der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.



Eine Pflanzliste der vorgesehenen Bäume sowie die für den Naturstreifen im Rahmen der Maßnahme KO10 des landschaftspflegerischen Begleitplans vorgesehene Saatgutmischung sind vorab mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

#### A.IV.2.12.

Bei den Gehölzpflanzungen im Bereich der Feudenheimer Au ist zu berücksichtigen, dass diese zu keinen Artenschutzkonflikten hinsichtlich der Bienen-Ragwurz und der Pyramiden-Hundswurz, Eidechsen und Amphibien führen dürfen.

#### A.IV.2.13.

Im Rahmen der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind Vorkommen der Arten Feld-Mannstreu, Platterbsen-Wicke, Sprossende Felsennelke und Zwerg-Schneckenklee zu entwickeln.

#### A.IV.2.14.

Für die im Zuge der Maßnahme KO8 des landschaftspflegerischen Begleitplans zur Umsiedlung der Bienen-Ragwurz vorgesehene Fläche ist vor Durchführung der Maßnahme ein detaillierter Pflege- und Entwicklungsplan zu erstellen. Für die Maßnahme ist ein Monitoring und Risikomanagement bis zur Etablierung der Pflanzen auf der Ausgleichsfläche durchzuführen.

#### A.IV.2.15.

Soweit sich im Bereich des Vorhabens Exemplare der Pyramiden-Hundswurz befinden, ist mit ihnen entsprechend der in Maßnahme KO8 dargestellten Vorgehensweise zu verfahren. Vor Baubeginn auf den für die Pyramiden-Hundswurz geeigneten Wiesen hat eine qualifizierte Kartierung zu erfolgen. Das Ergebnis ist der unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.

#### A.IV.2.16.

Der unteren Naturschutzbehörde ist rechtzeitig vor Baubeginn im Bereich der Flächen, die in Karte 6a zum landschaftspflegerischen Begleitplan für die Maßnahme V2 dargestellt sind, ein Bericht über die Baufeldkontrolle auf Nistplätze von Bodenbrütern vorzulegen.

#### A.IV.2.17.

Bei der Umsetzung der Nisthilfe für Turmfalken im Rahmen der Maßnahme V8 des landschaftspflegerischen Begleitplans ist ein Mindestabstand von 100 m zu Wegen und durch Freizeitverkehr intensiv genutzten Flächen einzuhalten.

#### A.IV.2.18.

Die Anlage von Habitatstrukturelementen für Zauneidechsen im Rahmen der Maßnahme KO2 des landschaftspflegerischen Begleitplans darf nicht zur Beeinträchtigung von Standorten der Bienen-Ragwurz führen.

#### A.IV.2.19.

Die Unterhaltung des Amphibienleitsystems (Maßnahme V9 des landschaftspflegerischen Begleitplans) ist dauerhaft sicherzustellen. Die Wirksamkeit ist dauerhaft zu gewährleisten.

#### A.IV.2.20.

Vor der Entfernung der Teiche im Bereich der Kleingartenanlage sind Amphibien, die sich in den Teichen befinden, abzufangen und in Ersatzhabitats zu verbringen.

Die Ersatzhabitats sind vor Beginn der Maßnahme in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde festzulegen.

Ein Bericht über die erfolgte Maßnahme ist der unteren Naturschutzbehörde schriftlich bis spätestens 31.12.2022 vorzulegen.

#### A.IV.2.21.

Durch Absuchen des Eingriffsbereichs innerhalb der Amphibiensperren (Maßnahme V6 im landschaftspflegerischen Begleitplan) während der Aktivitätszeit und Verbringen aufgefundener Tiere in geeignete Bereiche, ist vor Baubeginn sicherzustellen, dass sich keine Amphibien mehr innerhalb der Umzäunung befinden.

#### A.IV.2.22.

Mauer- und Zauneidechsen:

Zur Freigabe und vor Baubeginn in den jeweiligen Bereichen, die als Eidechsenhabitats dienen, ist der unteren Naturschutzbehörde ein ausführlicher Abschlussbericht mit Dokumentation und Anzahl der abgefangenen Tiere und der Vergrämnungsmaßnahmen vorzulegen.

Ein Monitoring der Flächen hat ein Jahr nach Umsetzung der Maßnahme sowie im 3. und 5. Jahr nach Bauende zu erfolgen. Ein Bericht ist der unteren Naturschutzbehörde bis spätestens 30.11. des jeweiligen Monitoring-Jahres vorzulegen.

#### A.IV.2.23.

Die im Maßnahmenblatt zur Maßnahme V17 des landschaftspflegerischen Begleitplans dargestellten Minimierungsvorschläge sind umzusetzen.

Im Bereich des Landschaftsschutzgebietes Feudenheimer Au ist die Beleuchtung der Radschnellverbindungstrasse zwischen 22 Uhr und 5 Uhr vollständig abzuschalten.

Im Bereich der Unterführung der Straße Am Aubuckel ist eine dauerhafte Beleuchtung zulässig. Nach 24 Uhr ist die Helligkeit zu reduzieren.

#### A.IV.2.24.

Der Parkplatz an der Kleingartenanlage im nördlichen Bereich der Feudenheimer Au (Flurstück Nr. 22198/33) mit einer Fläche von 1.125 m<sup>2</sup> und der Parkplatz an der Max-Joseph-Straße westlich des Herzogenriedparks (Flurstück Nr. 442/5) mit einer Fläche von 770 m<sup>2</sup> sind teilzuentriegeln.

### **A.IV.3. Bodenschutz und Abfall**

#### A.IV.3.1.

Die im planfestgestellten Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans im Rahmen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzepts sowie in den einzelnen Maßnahmenblättern und Maßnahmenplänen zum Schutz des Bodens vorgesehenen Maßnahmen sind umzusetzen.

#### A.IV.3.2.

Die im Zuge des Vorhabens erforderlichen Aushubarbeiten und sonstigen Eingriffe in den Untergrund sind, einschließlich der ordnungsgemäßen Verwertung oder Beseitigung (Entsorgung) überschüssiger Massen (Aushub) sowie der Rekultivierung der Böden, durch einen qualifizierten Sachverständigen für Bodenschutz zu überwachen und dokumentieren zu lassen. Die Analyseergebnisse sind der unteren Bodenschutzbehörde bei der Stadt Mannheim, Fachbereich Klima, Natur, Umwelt zur Prüfung vorzulegen.

#### A.IV.3.3.

Treten bei den Arbeiten gefahrverdächtige Umstände auf, z.B. andere als die zu erwartenden Abfälle, Verunreinigungen des Bodens oder belastetes Schicht- oder Grundwasser, ist unverzüglich die untere Bodenschutzbehörde des Fachbereichs Klima, Natur, Umwelt, bodenschutzbehoerde@mannheim.de, hierüber in Kenntnis zu setzen und mit ihr das weitere Vorgehen abzustimmen.

#### A.IV.3.4.

Werden konkrete Gefahren für den Einzelnen oder die Allgemeinheit (Umwelt) durch z.B. freigelegte oder austretende Schadstoffe, Austritt von giftigen oder explosiblen Gasen u.ä. festgestellt, sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und die Baustelle zu sichern.

#### A.IV.3.5.

Aushubentsorgung (Verwertung / Beseitigung):

Bei der Entsorgung von Aushubmassen ist das Verwertungsgebot nach § 7 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) vom 27. 9.1994 (BGBl. I v. 6.10.1994, S. 2705 ff.) zu beachten. Nach § 7 Abs.3 KrWG sollte die Verwertung ordnungsgemäß und schadlos erfolgen. Dabei sind die Bestimmungen des Bodenschutzrechts zu beachten.

Da es sich bereichsweise um ehemals abgelagerte Abfälle handelt bzw. um Flächenabschnitte, auf denen ehemals mit umweltgefährlichen Stoffen umgegangen wurde und lokale Verunreinigungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, ist eine unmittelbare Wiederverwendung oder Verwertung i.d.R. nicht möglich und unzulässig.

Der Aushub ist unter Berücksichtigung der vorhandenen Erkenntnisse über die Ablagerungsgegebenheiten so vorzunehmen, dass eine Trennung von verwertbaren und nicht verwertbaren Materialien nach Stoffart und Belastung erfolgen kann. Unterschiedliche Materialien sind getrennt zu halten und Störstoffe auszusortieren (Sichtung und Separierung). Eine weitergehende Vorbehandlung (Brechen, Sieben, Sortieren, Reinigen u.ä.) in hierfür geeigneten Anlagen, insbesondere zur Verbesserung der Verwertbarkeit, kann erforderlich werden.

#### A.IV.3.6.

##### Bereitstellung überschüssiger Aushubmassen:

Die Bereitstellung überschüssiger Aushubmassen bis zu ihrer ordnungsgemäßen Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) hat so zu erfolgen, dass Beeinträchtigungen oder Gefährdungen für die Umwelt durch z.B. Verwehungen und Ausspülungen ausgeschlossen sind.

#### A.IV.3.7.

##### Bauanzeige:

Beginn und Abschluss der Arbeiten sind der unteren Bodenschutzbehörde bei der Stadt Mannheim, Fachbereich Klima, Natur, Umwelt, bodenschutzbehörde@mannheim.de, rechtzeitig vorher anzuzeigen. Ihr ist Gelegenheit zu örtlichen Kontrollen zu geben.

#### A.IV.3.8.

##### Abschlussbericht:

Über die durchgeführten Erdarbeiten ist eine Abschlussdokumentation zu erstellen, in der Angaben zur Qualität und Quantität der aufgefüllten bzw. beseitigten/verwerteten Bodenmaterialien enthalten sind. Die Dokumentation ist der unteren Bodenschutzbehörde bei der Stadt Mannheim, Fachbereich Klima, Natur, Umwelt, bodenschutzbehörde@mannheim.de, unaufgefordert und unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten vorzulegen.

#### A.IV.3.9.

Die Eingriffe in den Boden, insbesondere im Bereich der natürlichen Böden (Feudenheimer Au, Gewann „Auf den Sand und auf das Ried“), sind auf das unbedingt Notwendige zu beschränken, um die Beeinträchtigungen auf die natürlichen Bodenfunktionen so gering wie möglich zu halten.

#### A.IV.3.10.

Im Bereich der geplanten Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen und Lagerflächen darf ausschließlich RC-Schotter der Einbauklasse Z1.1 gemäß Dihlmann-Erlass vom 13.04.2004 verwendet werden, der nach der Nutzung wieder zu entfernen ist. Unterhalb der Schotterschicht ist ein Geotextilfließ zu verlegen, um beim Rückbau das Getrennthalten zwischen Schotter und Bodenaufbau zu gewährleisten.

#### A.IV.3.11.

Zur Verhinderung von Bodenverdichtungen vor Befahren des Bodens mit schwerem Gerät sind im Bereich des temporär zur Überführung genutzten Bodens geeignete Lastverteilungsmatten auszulegen. Herbeigeführte ungeplante Bodenverdichtungen sind zu beseitigen.

#### A.IV.3.12.

Für die Herstellung der durchwurzelbaren Bodenschicht sind die Anforderungen des § 12 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) maßgeblich. Dabei sind die Regelmächtigkeiten bei Rasen von mind. 20 cm und bei Stauden und Gehölz von mind. 40 cm zu beachten. Die Vollzugshilfe zu § 12 BBodSchV der Bund-Länder-arbeitsgemeinschaft Bodenschutz (LABO) ist entsprechend anzuwenden.

Hinweis: Mögliche Ausnahmeregelungen sind im Einzelfall bei der Behörde zu beantragen.

#### A.IV.3.13.

Der Einbau von RC-Material bis zur Einbauklasse Z2 im Eluat unter versiegelten Flächen (Asphalt oder Beton) ist lediglich in Tragschichtdicke zulässig.

#### A.IV.3.14.

Erforderliche Erkundungen bzw. (analytische) Untersuchungen zur Klärung der Wiederverwertbarkeit vorhandener Böden bzw. Auffüllungen sind von qualifizierten Personen/Einrichtungen durchführen zu lassen und deren Ergebnisse der zuständigen Abfallrechtsbehörde vor Beginn der Aushubarbeiten vorzulegen.

#### A.IV.3.15.

Der Beginn der Aushubarbeiten ist der unteren Abfallrechtsbehörde bei der Stadt Mannheim mitzuteilen.

#### A.IV.3.16.

Aushubarbeiten, gegebenenfalls erforderliche Haufwerksbeprobungen und Deklarationsanalytik, daraus resultierende Einstufungen der Aushubmassen sowie sich anschließende Verwertungs- bzw. Beseitigungsmaßnahmen sind fachgutachterlich überwachen und dokumentieren zu lassen.

A.IV.3.17.

Eine gegebenenfalls erforderliche Zwischenlagerung von Aushubmassen hat so zu erfolgen, dass eine Gefährdung der Umwelt ausgeschlossen ist.

A.IV.3.18.

Mit Abschluss der Entsorgung ist der unteren Abfallrechtsbehörde eine Aufstellung über die entsorgten Aushubmassen vorzulegen.

**A.IV.4. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

A.IV.4.1.

Die Baustelleneinrichtung und die eigentlichen Bauarbeiten sind so auszuführen, dass eine Verunreinigung der Oberflächengewässer und des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung ihrer Eigenschaften verhütet wird.

A.IV.4.2.

Die Arbeiten sind entsprechend den vorgelegten Unterlagen und den allgemein anerkannten Regeln der Technik durchzuführen.

**A.IV.5. Lärm und Erschütterungen**

A.IV.5.1.

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsemissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

A.IV.5.2.

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) beachtet wird.

#### **A.IV.6. Landwirtschaft**

##### A.IV.6.1.

Es ist sicherzustellen, dass die weiterhin zu nutzenden landwirtschaftlichen Flächen auch während der Bauzeit so erschlossen sind, dass sie mit entsprechenden landwirtschaftlichen Geräten bewirtschaftet werden können. Auch für vorübergehende Inanspruchnahmen sind die Betroffenen entsprechend der geltenden Regelungen angemessen zu entschädigen.

##### A.IV.6.2.

Die jeweiligen Bewirtschafter landwirtschaftlicher Grundstücke sind früh- und rechtzeitig über den Umfang und den Zeitpunkt der Grundstückinanspruchnahme zu informieren. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme ist mit den jeweiligen Bewirtschaftern abzustimmen.

##### A.IV.6.3.

Sollte die Baustelleneinrichtung auf landwirtschaftlichen Flächen errichtet werden, sind diese nach den Bauarbeiten wieder so herzurichten, dass eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung möglich ist.

#### **A.IV.7. Denkmalschutz**

Werden im Zuge der Bauausführung Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, ist dies unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Stuttgart anzuzeigen.

Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht das Landesamt für Denkmalpflege mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und das Landesamt für Denkmalpflege es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten.



#### **A.IV.8. Anlagen Dritter**

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um insbesondere dort, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine detaillierte Vorprüfung und Vorabstimmung nicht vorgenommen werden konnte, Schäden und sonstige über das baubedingt Notwendige hinausgehende Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen zu vermeiden. Dazu gehören insbesondere

- eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung, sowie
- die rechtzeitige Abstimmung mit den in Betracht kommenden Leitungsträgern.

#### **A.V. Zusagen**

Alle in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich erwähnten oder in der Niederschrift zum Erörterungstermin protokollierten Zusagen der Vorhabenträgerin sowie ihre weiteren der Planfeststellungsbehörde im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zugeleiteten schriftlichen Zusagen, die in der Verfahrensakte enthalten sind, werden hiermit für verbindlich erklärt, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Niederschlag in einer Nebenbestimmung oder Maßgabe gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Beschlusses und gehen in Zweifels- oder Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

Der Vorhabenträger hat insbesondere auch Folgendes zugesagt:

##### **A.V.1. Rad- und Fußwege**

###### **A.V.1.1.**

Der Zugang über eine Rampe zur Feudenheimer Au an der Kreuzung Wingertsbuckel wird erhalten.

###### **A.V.1.2.**

Nördlich des im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme M1 des landschaftspflegerischen Begleitplans zu entsiegelnden Weges, wird ein Geh- und Radweg gebaut, der die gleiche Wegebeziehung bedient. Ein Anschluss an die Rüdesheimer Straße wird gewährleistet.

## **A.V.2. Naturschutz**

### A.V.2.1.

Die in Maßnahme V10 im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehene ökologische Baubegleitung wird damit beauftragt, alle im Grünzug Nordost vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu überwachen. Es wird eine Abstimmung und Koordinierung der Maßnahmen zugesichert, um gegenseitige Behinderungen bei der Ausführung zu verhindern.

### A.V.2.2.

Die Vorhabenträgerin wird die Maßnahmen, die in der von der unteren Naturschutzbehörde erteilten Ausnahme vom Verbotstatbestand des § 44 BNatSchG für das Vorkommen der Feldlerche im Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au in einem Monitoring- und Maßnahmenkonzept festgelegt wurden, umsetzen.

### A.V.2.3.

Bei der Erstellung des Pflege- und Entwicklungsplans für die in Maßnahme KO8 des landschaftspflegerischen Begleitplans vorgesehene Fläche werden die Ausführungen in der Stellungnahme des BUND vom 09.03.2020, die in diesem Planfeststellungsbeschluss unter Ziff. B.VII.1.3 dargestellt sind, berücksichtigt.

### A.V.2.4.

Bei Durchführung der Maßnahme KO8 des landschaftspflegerischen Begleitplans werden keine Pflanzungen im westlichen Randbereich der Fläche vorgenommen, so dass landwirtschaftliche Maschinen wenden können, ohne dass es zu einer Zerstörung der neu gepflanzten Orchideen kommt.

### A.V.2.5.

Bei der Ausführung der Maßnahme KO6 des landschaftspflegerischen Begleitplans wird zwischen dem Naturstreifen und der Radschnellverbindungstrasse eine Barriere errichtet, die verhindert, dass Tiere auf die Radschnellverbindungstrasse gelangen.

## **A.V.3. Kampfmittelbeseitigung**

Die vom Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg – ermittelten Verdachtsflächen im Bereich der geplanten Trasse werden bei der Bauausführung als vorbereitende Maßnahme auf eventuell vorhandene Kampfmittel untersucht und bei Funden freigeräumt. Das von der Vorhabenträgerin erstellte Kampfmittelräumkonzept wird umgesetzt.

#### **A.V.4. Brandschutz**

Sofern temporäre Maßnahmen in der Bauzeit den Brandschutz und die Rettung beeinflussen können, wird sich die Vorhabenträgerin rechtzeitig vor Baubeginn mit den zuständigen Stellen (Kreisbrandmeister, örtliche Feuerwehr und Rettung) in Verbindung setzen.

#### **A.V.5. Denkmalschutz**

##### A.V.5.1.

Die Reiss-Engelhorn-Museen werden vorab über die Bauabläufe informiert und in die Bauabläufe einbezogen. Im Falle des Auffindens von archäologischen Fundstücken, wird das Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege informiert und eine Begutachtung durch die Reiss-Engelhorn-Museen durchgeführt.

##### A.V.5.2.

Wissenschaftliche Ausgrabungen und Dokumentationen werden ermöglicht.

##### A.V.5.3.

Im Falle einer hohen Befunddichte wird für die Durchführung von Rettungsgrabungen eine Grabungsfirma beauftragt.

#### **A.V.6. Sicherheit und Barrierefreiheit**

##### A.V.6.1.

Kreuzungen mit bestehenden Wirtschaftswegen werden entsprechend dem Musterblatt S1 der Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg ausgestaltet. Es wird geprüft und mit dem Eigenbetrieb Stadtraumservice und dem Fachbereich 61, Geoinformation und Stadtplanung abgestimmt, ob eine Fahrbahnanhebung nötig ist oder ob auf diese zugunsten des landwirtschaftlichen Verkehrs verzichtet werden kann.

##### A.V.6.2.

Bei der Ausgestaltung von Kreuzungen der Radschnellverbindung mit Fußwegen bzw. mit vom Fußgängerverkehr mitgenutzten Wegen, werden die Hinweise des Badischen Blinden- und Sehbehindertenvereins (BBSV) im Planfeststellungsverfahren einbezogen. Der BBSV wird bei der Ausführungsplanung eingebunden.

#### A.V.6.3.

Zur Trennung der Fuß- und Kfz-Verkehrsfläche im Bereich der Kreuzung der Radschnellverbindung mit der Straße In der Au wird ein Bordstein mit einer Mindesthöhe von 3 cm vorgesehen.

#### A.V.6.4.

Die Anforderungen der DIN 18040-3, Kap. 4.3 an Längs- und Querneigungen der Wege werden berücksichtigt. In Teilen werden jedoch aufgrund der Entwässerung aufgrund der Entwässerung Quergefälle von 2,5 % bei weniger als 3 % Längsneigung vorgesehen.

#### A.V.6.5.

Beim Bau des Brückenbauwerks über die Sudetenstraße werden die Vorgaben der DIN 18040 eingehalten.

#### A.V.6.6.

Sofern dies unter Einhaltung des Lichtraumprofils möglich ist, wird der Knick in der Gradienten des Geh- und Radwegs auf der Brücke über die Sudetenstraße ausgerundet. Eine entsprechende Prüfung wird im Zuge der Ausführungsplanung vorgenommen.

### **A.V.7. Entwässerung**

#### A.V.7.1.

Für die Entwässerung im Bereich der Feudenheimer Straße wird vor Einleitung in die Kanalisation ein Rückhalteraum von mindestens 3,1 m<sup>3</sup> vorgesehen.

#### A.V.7.2.

Bei der weiteren Planung wird berücksichtigt, dass die Förderleistung der Hebeanlage an der Unterführung der Feudenheimer Straße nicht erhöht werden darf.

### **A.V.8. Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau**

Die im Zuge der Planung erstellten Gutachten bzw. Gutachten, die noch erstellt werden (Baugrunduntersuchungen) werden dem LGRB per E-Mail unter Angabe des Aktenzeichens an [abteilung9@rpf.bwl.de](mailto:abteilung9@rpf.bwl.de) übersendet.

### **A.V.9. Kleingartenverein Feudenheim e.V.**

Durch den Bau der Radschnellverbindung in Anspruch genommene, angeschnittene Kleingartenparzellen werden je nach Flächengröße in Abstimmung mit dem Kleingartenverein Feudenheim e. V. zu neuen Parzellen für die Kleingartennutzung zusammengeführt.

### **A.V.10. Anlagen Dritter**

#### **A.V.10.1.**

Die Kabelschutzanweisung der Unitymedia BW GmbH wird bei der Durchführung der Bauarbeiten berücksichtigt.

Rechtzeitig vor Baubeginn wird die Lage der Telekommunikationsanlagen von Unitymedia im Baubereich nochmals überprüft und notwendige Ergänzungen oder Änderungen in den Kabelbestandsplan übernommen. Soweit sich bei der Bauausführung Änderungen oder Sicherungsmaßnahmen an den Leitungen ergeben, werden diese rechtzeitig vor Baubeginn mit Unitymedia abgestimmt.

#### **A.V.10.2.**

Bei der Bauausführung wird darauf geachtet, dass Beschädigungen von Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG vermieden werden. Die ausführende Baufirma wird verpflichtet, sich vor Baubeginn über die genaue Lage der Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG zu informieren.

Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom AG und das "Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013 werden bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet.

Soweit während der Bauausführung ein Eingreifen der Telekom erforderlich werden sollte, wird die Vorhabenträgerin Kontakt mit dem Betriebsteam des PTI 21 Heidelberg aufnehmen.

#### A.V.10.3.

Bei der Bauausführung im Bereich der Brücke über die Sudetenstraße und die Anlagen der Rhein-Neckar Verkehr GmbH wird eine frühzeitige Einbindung der RNV und eine enge Abstimmung erfolgen.

Mit der RNV wird ein Kreuzungsvertrag entsprechend einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung geschlossen.

#### A.V.10.4.

Der Leitungsbestand der Stadt Mannheim, Fachbereich 12, Informationstechnologie wird bei der Bauausführung gesichert und geschützt.

### **A.VI. Entscheidungen über Einwendungen und Anträge**

Die im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge und vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben.

Die Behandlung der Einwendungen und der Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange sowie von Privaten wird im begründenden Teil dargestellt.

### **A.VII. Anordnung der sofortigen Vollziehung**

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird angeordnet soweit durch ihn der Neubau eines Radweges mit begleitendem Gehweg (Radschnellverbindung) von der Feudenheimer Straße bis zur Völklinger Straße zugelassen wird. Dies umfasst alle Maßnahmen, die mit diesem Teil des Vorhabens im Zusammenhang stehen, insbesondere

- den Neubau Unterführung „Am Aubuckel“
- die Sicherung und Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen
- die Entwässerung des Straßenoberflächenwassers
- die Anlage von landschaftspflegerischen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- den Rückbau eines Bestandsweges nördlich der Straße „Am Aubuckel“

Die darauf bezogenen Maßgaben und Nebenbestimmungen, die in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt sind, sind zu berücksichtigen bzw. umzusetzen.

Im Übrigen wird der Antrag der Vorhabenträgerin auf Anordnung der sofortigen Vollziehung vom 18.10.2021 abgelehnt.

### **A.VIII. Gebührenentscheidung**

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Auslagen im Sinne von § 14 des Landesgebührengesetzes (LGebG) können durch gesonderten Bescheid festgesetzt werden.

## **B. Begründender Teil**

### **B.I. Sachverhalt**

#### **B.I.1. Erläuterung des Vorhabens**

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist der erste Abschnitt der Radschnellverbindung von Mannheim über Viernheim nach Weinheim, der in Mannheim von der Feudenheimer Straße bis zur Völklinger Straße verläuft. Die Radschnellverbindung von Mannheim nach Weinheim wiederum ist Teil einer großräumigeren Verbindung zwischen Darmstadt und der Rhein-Neckar-Region. Der Verfahrensgegenstand umfasst darüber hinaus den Anbindungsweg nach Vogelstang und Wallstadt.

#### **B.I.1.1. Ausgangslage**

Das Land Baden-Württemberg hat im Rahmen einer Potenzialanalyse flächendeckend und systematisch den Bedarf nach Radschnellverbindungen im Land ermittelt. Dabei wurden ca. 30 Verbindungen ermittelt, für die nach Einschätzung des Landes mit einem Potenzial von mehr als 2.000 Radfahrenden pro Tag ein vordringlicher Bedarf besteht. Darunter fällt die Verbindung Mannheim – Viernheim – Weinheim mit einem Potenzial von 2.400 Radfahrenden pro Tag. Die Beurteilung des Potenzials für diese Strecke wird auch durch die vom Verband Region Rhein-Neckar beauftragte Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Darmstadt und der Rhein-Neckar-Region bestätigt. Für den innerörtlichen Trassenabschnitt, der Gegenstand dieses Verfahrens ist, hat sich in der Untersuchung des Landes Baden-Württemberg ein Potenzial von 2.900 Radfahrenden pro Tag ergeben.

Das Vorhabengebiet liegt im Osten Mannheims zwischen den Stadtteilen Käfertal und Feudenheim. Die südliche Grenze bildet die Feudenheimer Straße. Daran anschließend setzt sich das Gebiet im Bereich der Feudenheimer Au, der Spinelli Barracks und des Bürgerparks Wingertsbuckel in Richtung Norden bzw. Nordosten fort, bis es die Sudetenstraße erreicht. Das Vorhaben befindet sich damit im Bereich des in der Entwicklung befindlichen Grünzugs Nordost, mit dem die Stadt Mannheim einen rund 220

ha großen durchgängigen Grünzug schaffen will, und auf dem Kerngelände der Bundesgartenschau Mannheim 2023.

#### **B.I.1.2. Planungsziele, verkehrliche Zielsetzung**

Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu minimieren setzt die Vorhabenträgerin in der Stadt Mannheim neben einem gut ausgebauten ÖPNV auf die Erweiterung und Aufwertung des Fahrrad- und Fußwegenetzes. Durch den Neubau einer Radschnellverbindung soll eine qualitativ hochwertige Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr geschaffen werden, die, parallel zu Hauptverkehrsrouten verlaufend, insbesondere Berufspendlern eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet. Ziel ist daher die Herstellung einer leistungsfähigen, konfliktarmen, attraktiven und möglichst direkten Verbindung für den Fuß- und Radverkehr im Grünzug Nordost.

Mit der Verbindung soll ein Abschnitt der überörtlichen Radschnellverbindung Mannheim – Viernheim – Weinheim verwirklicht werden, für die mit Potenzialanalysen des Landes Baden-Württemberg sowie der Metropolregion Rhein-Neckar ein hohes Nutzerpotenzial ermittelt wurde. Vom südlichen Anschlusspunkt des Abschnitts soll eine möglichst direkte Weiterführung zur Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim (Landesstraße), vom nördlichen Anschlusspunkte eine Weiterführung der Radschnellverbindung über die Völklinger Straße und die Birkenauer Straße in Richtung Viernheim und Weinheim möglich sein.

Eine direkte Anbindung der Stadtteile Wallstadt und Vogelstang soll durch den Bau eines direkten Anschlussweges in Richtung dieser Stadtteile erreicht werden.

Radschnellverbindungen sollen den Radverkehr insbesondere über längere Distanzen attraktiv machen, um so neben der CO<sub>2</sub>-Reduzierung einen Beitrag zur Staureduzierung und Gesundheitsförderung zu leisten. Um die Leistungsfähigkeit und Akzeptanz sicherzustellen, soll der Ausbau des geplanten Abschnitts so weit wie möglich die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg erfüllen. Im Hinblick auf die Qualität, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sollen Konflikte mit anderen Raumnutzungen, insbesondere anderen Verkehrstypen, weitestgehend minimiert werden. Die Attraktivität der Trasse soll durch eine hohe Umgebungsqualität zusätzlich gestärkt werden.



Gleichzeitig soll der Abschnitt der Radschnellverbindung mit seinen Anbindungswegen auch das Radwegenetz innerhalb der Stadt Mannheim erweitern und damit die grundsätzliche Attraktivität der Fahrradnutzung in der Stadt erhöhen.

Weiteres Ziel ist schließlich die barrierefreie Erschließung und Steigerung der Attraktivität des Grünzugs Nordost auch für den Fußgängerverkehr und damit die Stärkung der Feudenheimer Au als Naherholungsgebiet.

### **B.I.1.3. Geplanter Zustand**

#### **B.I.1.3.1 Trassenverlauf**

Die Trasse beginnt an der Nordseite der Unterführung, die im Bereich der Haltestelle Neckarplatt die Feudenheimer Straße unterquert. Parallel zu der Bestandsstraße in der Au und über den Rand der Kleingartenanlage Feudenheimer Au wird die Radschnellverbindung zum Rand des Landschaftsschutzgebietes Feudenheimer Au geführt.

Im Bereich der Feudenheimer Au werden der Radweg mit einer Breite von 4,0 m und der westlich des Radwegs parallel verlaufende Fußweg barrierefrei mit einer Breite von 2,0 bis 2,5 m flach auf dem Bestandsgelände geführt. Lediglich an dem Höhengsprung an der Kleingartenanlage werden die Wege über das Bestandsgelände angehoben, um den Höhenunterschied von ca. 1,7 m zu überwinden. Dies geschieht mittels einer Erdrampe.

Die Radschnellverbindung führt am westlichen Rand der Feudenheimer Au bis vor das Hochgestade. An dieser Stelle führt eine Unterführung mit anschließender Rampe unter der Straße Am Aubuckel hindurch. Durch die Rampe wird der Höhenunterschied von ca. 7,0 m überwunden.

Nördlich der Unterführung verläuft die Radschnellverbindung auf dem Spinelli-Areal und schließt an die Völklinger Straße an, so dass die Radschnellverbindung zu einem späteren Zeitpunkt über die Völklinger Straße und die Birkenauer Straße weiter Richtung Norden bis an die Stadtgrenze Richtung Viernheim geführt werden kann. Im Bereich des Spinelli-Areals wird der Gehweg auf der westlichen bzw. nördlichen Seite des Radweges geführt. Der Gehweg ist hier Bestandteil eines geplanten Parks und befindet sich bis zu ca. 1,5 m höher als der Radweg. Der Abstand zwischen Fuß- und Radweg beträgt stellenweise bis zu 7,25 m. Der Radweg wird ebenerdig auf Höhe des bestehenden Geländes hergestellt.

Entsprechend der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg wird die Radschnellverbindung mit Kurvenradien von mindestens 20 m hergestellt. Der Radweg wird mit einem maximalen Längsgefälle von 6 % und einem begleitenden barrierefreien Gehweg hergestellt. Im gesamten Streckenabschnitt der Radschnellverbindung wird der Radweg mit einer Breite von 4,0 m ausgeführt. Die Breite des Fußwegs beträgt in der Regel 2,5 m, wird im Bereich der Kleingartenanlage im Süden der Feudenheimer Au jedoch auf 2,0 m reduziert. Geh- und Radweg werden durch einen bepflanzten Streifen baulich voneinander getrennt. Im Bereich der Kleingartenanlagen hat der Grünstreifen eine Breite von 3,0 m, da an dieser Stelle die Entwässerung in die innenliegende Grünfläche erfolgt. Im Übrigen liegt die Breite zwischen 2,5 m im Bereich der Feudenheimer Au und bis zu 7,25 m auf dem Spinelli-Areal. Der begleitende Gehweg wird barrierefrei mit Längsneigungen von maximal 3 % beziehungsweise 6 % mit Ruhepodesten hergestellt. Der Radweg wird in Asphaltbauweise und der Gehweg mit Betonpflaster/-platten hergestellt.

Zur Anbindung der Stadtteile Vogelstang und Wallstadt wird ab dem Anschlusspunkt Völklinger Straße die getrennte Wegeführung zunächst für ca. 150 m beibehalten und dann zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg zusammengeführt. Der bestehende Grünstreifen nördlich der Anna-Sammet-Straße wird im Rahmen der Grünzug-Planungen der Stadt Mannheim nach Süden verlängert; die beidseitig des Grünstreifens bestehenden Geh- und Radwege sollen an dieser Stelle angeschlossen werden. Nach der Zusammenfassung wird der gemeinsame Geh- und Radweg mit einer Breite von 5,0 m auf Höhe des Bestandsgeländes über das Spinelli-Areal und den Bürgerpark Wingertsbuckel bis zur Sudetenstraße (L 597) geführt. Im Bereich des Bürgerparks werden hauptsächlich bereits bestehende Trassen ausgebaut. Zur Überquerung der Sudetenstraße und der Stadtbahntrasse (Linie 7) wird der Geh- und Radweg ab dem Festplatz im Bürgerpark durch eine Erdrampe zu einem Brückenbauwerk geführt. Nach der Querung wird der Geh- und Radweg südlich des Reitervereins Mannheim Vogelstang-Wallstadt e.V. an den Bestandsweg Auf den Ried angeschlossen.

#### **B.I.1.3.2 Unterführung zur Querung der Straße Am Aubuckel**

Um die kreuzungsfreie Querung der Straße Am Aubuckel zu ermöglichen, wird ein Unterführungsbauwerk, welches als überschüttetes Rahmenbauwerk in Massivbauweise ausgeführt wird, hergestellt. Das Bauwerk ist als weit gespannter Querschnitt konzipiert, der zu den Böschungsflanken hin aufgebogen wird, so dass optisch ein weit geöffnetes Portal entsteht. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes auf das Spinelli-

Areal erfolgt eine Erdmodulation zu einer Rampe mit einer Länge von ca. 140 m. Begleitet wird die Rampe von einem barrierefreien Fußweg und, wie im Bereich der Unterführung, von zwei Artenverbundstreifen westlich und östlich der Wege, die die Feudenheimer Au mit dem Spinelli-Areal verbinden. Die Länge des Unterführungsbauwerks beträgt im Bereich der Firste etwa 19,0 m, im Bereich der Sohle 40 m. Die Breite beträgt an der weitesten Stelle 18,3 m bei einer lichten Weite von 16,9 m. Da der Geh- und Radweg mit einem mittleren Gefälle von 5 % geplant ist und die Decke horizontal ausgeführt wird, variiert die lichte Höhe zwischen 2,9 und 3,8 m.

Um eine Sperrung der Straße Am Aubuckel während der Bauzeit weitestgehend zu verhindern, wird die Straße im Kreuzungsbereich bauzeitlich seitlich umverlegt und das Bauwerk in offener Bauweise mit geböschten Baugruben ohne vertikale Fugen hergestellt.

Als Folge der Baumaßnahmen müssen bestehende Telekommunikationsleitungen und Leitungen zur Stromversorgung der südlichen Straßenbeleuchtung bei offener Baugrube neu verlegt werden. Die Abwasserleitung ist im Bereich der Unterführung als Düker auszuführen, die Wasserleitung wird stillgelegt.

Leitungen für Gas, Wasser und Fernwärme mussten vor Beginn der Baumaßnahmen aufgrund anderer Projekte, aber unter Berücksichtigung der Planung der Unterführung, weiträumig umverlegt werden. Die Verlegung ist zum Zeitpunkt der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits erfolgt.

### **B.I.1.3.3 Brücke zur Querung der Sudetenstraße/Stadtbahntrasse**

Die Querung der Sudetenstraße (L 597) sowie der parallel verlaufenden Stadtbahntrasse der Linie 7 erfolgt durch ein 3-Feld-Brückenbauwerk. Das Bauwerk ist 74,66 m lang und 6,32 m breit. Für die L 597 verbleibt an der niedrigsten Stelle eine Durchfahrhöhe von 8,0 m.

Aufgrund des Brückenbauwerks werden Folgemaßnahmen an der Fahrleitungsanlage der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) in diesem Bereich notwendig. Die Fahrleitungshöhe von 5,5 m und die Höhe des Trageils von ca. 6,9 m im Bestand werden auf 4,2 m und 4,5 m abgesenkt. Dafür wird die Fahrleitungsanlage auf einer Länge von jeweils ca. 200 m auf beiden Seiten der Brücke angepasst. Zusätzlich wird das Wechselfeld mit den Nachspanneinrichtungen angepasst. Die Unterkante der Brücke wird dann ca. 4,8 m über der Schienenoberkante liegen.

#### **B.I.1.3.4 Entwässerung**

Das Niederschlagswasser der befestigten Wegeflächen wird größtenteils in die Bankettflächen geleitet. Im Bereich der Kleingartenanlagen erfolgt die Entwässerung in die innenliegende Grünfläche zwischen Geh- und Radweg. Das Niederschlagswasser kann damit vor Ort versickern. Auf der Brücke über die Sudetenstraße wird das Wasser gefasst und im Bereich der Widerlager beziehungsweise der Stützen von den Brückenbauwerken abgeleitet, um im näheren Umfeld ebenfalls auf bepflanzten Flächen versickern zu können. In einem Teilbereich von 310 m<sup>2</sup> vor der Unterführung der Feudenheimer Straße wird das Niederschlagswasser aufgrund der Tieflage mittels Entwässerungseinrichtungen gesammelt, an die vorhandene Hebeanlage angeschlossen und in den öffentlichen Kanal eingeleitet.

#### **B.I.1.3.5 Beleuchtung**

Die Radschnellverbindungstrasse wird beleuchtet. Von einer Beleuchtung ausgenommen ist der Bereich in der Feudenheimer Au für den Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr. Die Beleuchtung der Unterführung erfolgt mittels eingelassener LED-Bänder und auch nach 22 Uhr. Die Beleuchtung lässt sich in den Nachtstunden abdimmern. Der Weg zwischen der Völklinger Straße über das Spinelli-Areal und den Bürgerpark bis über die Sudetenstraße auf den Bestandsweg Auf den Ried wird nicht beleuchtet. Die Brücke über die Sudetenstraße erhält eine Beleuchtung, die in den Handlauf integriert wird.

#### **B.I.1.3.6 Pflanzungen**

Auf beiden Seiten der Radschnellverbindung werden in unregelmäßigen Abständen Neupflanzungen von Bäumen vorgenommen. In der Feudenheimer Au werden ca. 60, auf dem Spinelli-Areal ca. 57 und im Bürgerpark ca. 14 neue Bäume gepflanzt. Die Baumarten werden nach den Kriterien Verkehrssicherheit und Standorteignung entsprechend der jeweiligen Umgebung ausgewählt.

#### **B.I.1.3.7 Anschlüsse an den Bestand**

Im Süden wird die Radschnellverbindung an die Unterführung der Feudenheimer Straße angeschlossen. Die Stadt Mannheim plant außerhalb des Planfeststellungsverfahrens für Fußgänger eine ebenerdige Querung der Feudenheimer Straße im Bereich der Straßenbahnhaltestelle „Neckarplatt“. Nach Fertigstellung der Querung soll diese ausschließlich durch Fußgänger, die Unterführung ausschließlich als Fahrradweg genutzt werden. Der Anschluss der Radschnellverbindung ist dementsprechend konzi-

piert: Der Radweg schließt an die Nordseite der Unterführung an, der begleitende Gehweg wird an den nördlich verlaufenden Gehweg der Feudenheimer Straße geführt. Auch vor Fertigstellung der ebenerdigen Fußgängerquerung der Feudenheimer Straße ist der Anschluss an das bestehende Wegenetz gewährleistet.

Durch den ebenfalls außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geplanten Umbau der Straße Neckarplatt, welche zu dem südlichen Anschlusspunkt an der Feudenheimer Straße verläuft, soll ein direkter Anschluss der Radschnellverbindung Mannheim – Viernheim – Weinheim an die vom Land Baden-Württemberg geplante Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim ermöglicht werden, die in Mannheim über die Spesartstraße und die Straßen Am Neckarkanal und Im Pfeifferswörth führen soll.

Südlich der Radschnellverbindung soll im Bereich der Völklinger Straße die Radwegverbindung „Völklinger Achse“ anschließen. Sie wird die Stadtteile Käfertal-Süd und Feudenheim direkt miteinander verbinden und gleichzeitig an die Radschnellverbindung anbinden.

Der planfestgestellte Abschnitt der Radschnellverbindung wird an den Bestand der Völklinger Straße geführt, über die die Radschnellverbindung in Zukunft von Mannheim über Viernheim nach Weinheim führen wird. Die Stadt Mannheim plant derzeit bereits den weiteren Aus- und Umbau der Völklinger Straße auf dem Spinelli-Areal (Neubaugebiet Käfertal-Süd) und bis zur Unterführung der B 38.

Der gemeinsame Geh- und Radweg über den Bürgerpark und über die Sudetenstraße und die Stadtbahntrasse der Linie 7 wird östlich der Sudetenstraße an den Bestandsweg Auf den Ried südlich des Reitervereins angeschlossen. Die Stadt Mannheim plant, diesen Bestandsweg auf eine Breite von 5,0 m bis zur Römerstraße auszubauen.

#### **B.I.1.4. Finanzierung**

Die entstehenden Baukosten von voraussichtlich ca. 9,03 Mio. € werden in Höhe von 8,36 Mio. € durch die Stadt Mannheim als Vorhabenträgerin getragen, im Übrigen von dem durch Leitungsverlegungen betroffenen Leitungsträger.

Weitere Einzelheiten zum Sachverhalt können den Planunterlagen entnommen werden.

## **B.I.2. Verfahrensablauf**

Am 06.12.2019 beantragte die Stadt Mannheim als Vorhabenträgerin beim Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde die Feststellung des Plans zum Neubau der Radschnellverbindung Mannheim – Viernheim – Weinheim, Teilabschnitt von Feudenheimer Straße bis Völklinger Straße, einschließlich Anbindungsweg Vogelstang und Wallstadt.

### **B.I.2.1. 1. Offenlage**

Nach Bekanntmachung der Offenlage im Amtsblatt der Stadt Mannheim vom 19.12.2019 lagen die Planunterlagen in der Zeit vom 13.01.2020 bis einschließlich 12.02.2020 während der gesamten Dienststunden im Bürgermeisteramt der Stadt Mannheim zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Parallel dazu sind die zur Einsicht ausgelegten Unterlagen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe und im UVP-Portal des Landes Baden-Württemberg eingestellt worden. Nicht ortsansässige Betroffene wurden von der Stadt Mannheim gesondert über die Offenlage informiert.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass etwaige Einwendungen gegen den Plan sowie Äußerungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens bis einschließlich 12.03.2020 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe oder beim Bürgermeisteramt der Stadt Mannheim erhoben werden können und dass später eingegangene Einwendungen ausgeschlossen sind.

Mit Schreiben und E-Mails vom 03.01.2020 bzw. 09.01.2020 informierte die Planfeststellungsbehörde von dem Vorhaben betroffene Träger öffentlicher Belange, Verbände und anerkannte Naturschutzvereinigungen, Infrastrukturunternehmen und Leitungsträger sowie sonstige betroffene Stellen. Unter Fristsetzung bis zum 12.03.2020 bat die Planfeststellungsbehörde um Stellungnahme beziehungsweise gab die Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

### **B.I.2.2. 1. Planänderung**

Veranlasst durch Stellungnahmen verschiedener Träger öffentlicher Belange und Verbände sowie Einwendungen von Privatpersonen hat die Vorhabenträgerin die Planunterlagen geändert. Änderungen ergaben sich ferner daraus, dass sich die von der Vorhabenträgerin zunächst vorgesehene Verlegung von durch die Planung betroffenen Kleingartenparzellen in das Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au als nicht zulässig erwiesen hatte. Die geänderte Planung greift auch die Vorschläge aus einer Kompromisslösung des Bezirksbeirats Feudenheim vom 08.01.2020 auf.

Die Änderungen betreffen im Wesentlichen folgende Bereiche:

- Der südliche Trassenabschnitt im Bereich der Kleingartenanlage wurde im Vergleich zur ursprünglichen Planung so verändert, dass sich die Zahl der betroffenen Kleingartenparzellen verringert. Anstelle des zunächst geplanten diagonalen Verlaufs, wurde die Trasse nach Westen und unmittelbar an die Straße In der Au verschoben.
- Auch im weiteren Verlauf, im Bereich der Feudenheimer Au, wurde von der diagonalen Führung Abstand genommen. Die Trasse wird nun am westlichen Rand des Landschaftsschutzgebietes und entlang der vorhandenen Gehölzstrukturen geführt.
- Der bisher zur Überwindung der Höhendifferenz zwischen der Feudenheimer Au und dem Niveau der Straße Am Aubuckel vorgesehene Steg wird durch eine Unterführung ersetzt.

Am 10.11.2020 legte die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde die geänderten Planunterlagen vor und beantragte, diese in das laufende Verfahren einzubeziehen.

### **B.I.2.3. 2. Offenlage**

Die geänderten Planunterlagen lagen nach Bekanntmachung der Offenlage im Amtsblatt der Stadt Mannheim vom 12.11.2020 in der Zeit vom 23.11.2020 bis 22.12.2020 während der gesamten Dienststunden im Bürgermeisteramt der Stadt Mannheim zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Parallel dazu sind die zur Einsicht ausgelegten Unterlagen auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe und dem UVP-Portal des Landes Baden-Württemberg eingestellt worden. Nicht ortsansässige Betroffene wurden von der Stadt Mannheim gesondert über die Offenlage informiert.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass etwaige Einwendungen gegen den Plan sowie Äußerungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens, soweit sie sich auf die Änderung beziehen, bis einschließlich 22.01.2021 schriftlich oder mündlich zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Karlsruhe oder beim Bürgermeisteramt der Stadt Mannheim erhoben werden können und dass später eingegangene Einwendungen ausgeschlossen sind.

Mit Schreiben und E-Mails vom 10.01.2021 bzw. 11.01.2021 informierte die Planfeststellungsbehörde von dem Vorhaben betroffene Träger öffentlicher Belange, Ver-

bände und anerkannte Naturschutzvereinigungen, Infrastrukturunternehmen und Leitungsträger sowie sonstige betroffene Stellen ebenfalls über die geänderte Planung und bat unter Fristsetzung bis zum 22.01.2021 um Stellungnahme beziehungsweise gab die Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

#### **B.I.2.4. Erörterungstermin**

Die Planfeststellungsbehörde erörterte die Eingaben in einem Termin am 15.09.2021 im Kulturhaus Mannheim-Käfertal in Mannheim. Der Erörterungstermin war zuvor am 22.07.2021 im Amtsblatt der Stadt Mannheim ortsüblich bekannt gemacht worden. Mit Schreiben vom 29.07.2021 waren zudem der Vorhabenträger, die Träger öffentlicher Belange, die Verbände, die privaten Einwender und sonstige am Verfahren beteiligte Stellen über den Erörterungstermin benachrichtigt worden.

Der Erörterungstermin wurde stenographisch protokolliert. Das Protokoll liegt der Verfahrensakte der Planfeststellungsbehörde bei.

#### **B.I.2.5. 2. Planänderung**

Infolge der schriftlichen Stellungnahmen bzw. Einwendungen im Anhörungsverfahren und der Ergebnisse des Erörterungstermins hat die Vorhabenträgerin Maßnahmen zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte bzw. naturschutzrechtliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen angepasst. Der landschaftspflegerische Begleitplan und der Bericht über die Artenschutzverträglichkeitsprüfung wurden entsprechend hinsichtlich der Maßnahmen V5 und V6 sowie KO4, KO5 und KO8 geändert.

### **B.II. Verfahrensrechtliche Bewertung**

Gemäß § 37 Abs. 1 Satz 2 StrG kann auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast für den Bau oder die Änderung von Straßen, die nicht Landesstraßen sind, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Nach § 37 Abs. 4 Satz 1 StrG ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, soweit für den Bau oder die Änderung der jeweiligen Straße nach dem Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Letzteres war vorliegend der Fall. Mit Entscheidung vom 10.12.2019 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit notwendiger Folgemaßnahmen. Hierzu zählt insbesondere die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Versorgungsanlagen.



Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für das Planfeststellungsverfahren ergibt sich aus § 37 Abs. 8 Satz 1 StrG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 LVwVfG.

Die maßgeblichen Verfahrensregelungen finden sich in den spezialgesetzlichen Bestimmungen der §§ 37 und 38 StrG sowie in den §§ 72 ff. LVwVfG. Das Verfahren wurde unter Beachtung dieser Vorschriften durchgeführt.

Aufgrund von § 7 Abs. 3 UVwG i.V.m. § 22 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) hat nach Änderung der Planunterlagen eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit stattgefunden. Betroffene Stellen wurden gemäß § 73 Abs. 8 LVwVfG erneut angehört.

Im Anhörungsverfahren wurde gegen das Vorhaben eingewendet, dass im Zuge der Auswahl der Vorzugstrasse für das planfestgestellte Vorhaben keine ausreichende Beteiligung der Öffentlichkeit bzw. der Naturschutzverbände stattgefunden habe. Dementgegen hat die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenstellungnahme die Veranstaltungen dargestellt, die sie zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt hat. Die vorliegend hinsichtlich der Rechtmäßigkeit des Vorhabens allein maßgebliche Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 73 LVwVfG bzw. § 7 Abs. 3 UVwG i.V.m. §§ 18 ff. UVP wurde jedenfalls ordnungsgemäß durchgeführt. § 3 des Baugesetzbuches (BauGB), der die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Bauleitplanung regelt, ist vorliegend nicht einschlägig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 LVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht grundsätzlich alle anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (§ 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG).

### **B.III. Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für das Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich aus § 12 Abs. 6 UVwG. Bei dem vorliegenden Neuvorhaben wäre grundsätzlich nach

Ziff. 1.6.2 der Anlage 1 zum UVwG eine standortbezogene Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht im Sinne des § 12 Abs. 3 UVwG durchzuführen, da die Radschnellverbindung teilweise im Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au liegt. Allerdings entfällt nach § 12 Abs. 6 UVwG die Vorprüfung, wenn der Vorhabenträger die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt und die zuständige Behörde das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig erachtet. In diesem Fall besteht für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Vorliegend hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 02.12.2019 die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt. In seiner Entscheidung vom 10.12.2020 hat das Regierungspräsidium Karlsruhe festgehalten, dass aufgrund der durchgeführten Erfassungen bei der Umsetzung des Vorhabens mit relevanten Betroffenheiten diverser Arten und der Schutzgüter zu rechnen ist und somit das Entfallen der Vorprüfung für zweckmäßig erachtet wird. Dementsprechend wurde gemäß § 11 UVwG festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter sowie auf die Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern ermittelt, beschrieben und bewertet. Neben den Umweltauswirkungen werden auch die Maßnahmen mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren aber vorrangigen Eingriffen, zusammenfassend dargestellt.

Die in den eingereichten Unterlagen enthaltenen Angaben sind ausreichend, um auf deren Grundlage – zusammen mit den eingegangenen behördlichen Stellungnahmen und den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit – sowie unter Einbeziehung der Ergebnisse eigener Ermittlungen eine zusammenfassende Darstellung erarbeiten und eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge i.S.d. § 9 UVwG nach Maßgabe der geltenden Gesetze vornehmen zu können.

### **B.III.1. Zusammenfassende Darstellung zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens lassen sich in bau-, anlage- und betriebsbedingte Wirkungen untergliedern.

Ausgehend von einer Charakterisierung des Untersuchungsraumes mit anschließender Raumanalyse und daran anknüpfender Wirkungsanalyse wurden die von der Straßenbaumaßnahme ausgehenden ökologischen Risiken für die Schutzgüter im Untersuchungsraum prognostiziert. Im Zusammenhang mit deren Beurteilung wurden mögliche Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation der Umweltrisiken aufgezeigt. Die konkrete Darstellung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen für die Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgte in einem landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept.

Im Folgenden werden die Umwelt und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt nach Schutzgütern gegliedert aufgeführt.

#### **B.III.1.1. Untersuchungsraum/Standort des Vorhabens**

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich im Osten Mannheims zwischen den Stadtteilen Käfertal und Feudenheim. In der Umgebung befinden sich außerdem die Stadtteile Vogelstang und Wallstadt. Die südliche Grenze des Untersuchungsgebietes bildet die Feudenheimer Straße. Anschließend setzt es sich entlang der Feudenheimer Au, den Spinelli Barracks und des Bürgerparks Wingertsbuckel in Richtung Norden beziehungsweise Nordosten fort, bis es die Sudetenstraße erreicht.

Das Untersuchungsgebiet liegt teilweise innerhalb des Landschaftsschutzgebietes Feudenheimer Au (Schutzgebiets-Nr. 2.22.013), das die folgenden Schutzzwecke hat:

- die Sicherung und Erhaltung der letzten noch freien Bestandteile der Feudenheimer Au,
- die Erhaltung und Schaffung von Hecken, Feldgehölzen und Einzelbäumen, Saumbiotopen und Feuchtgebieten sowie das Erhalten von unbearbeiteten und ungespritzten Randstreifen,
- die Leistungsfähigkeit eines ausgewogenen Naturhaushaltes, insbesondere im Hinblick auf das Stadtklima, zu gewährleisten,
- den Erholungswert für die Allgemeinheit zu erhalten.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich darüber hinaus mehrere nach § 30 BNatSchG geschützte Biotope, die in der landesweiten Biotopkartierung (Offenlandbiotopkartierung) aufgeführt sind.

### **B.III.1.2. Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit**

Maßgebliche Aspekte des Schutzgutes Mensch sind vorliegend insbesondere die Gesundheit und das Wohlbefinden, die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen sowie die Erholungs- und Freizeitfunktion des betroffenen Gebietes.

Durch die relative Störungsarmut, trotz einer Lärmvorbelastung aufgrund der Straßen im Untersuchungsgebiet, und die landschaftliche Attraktivität bei dennoch weitreichender Erschließung durch verschiedene Fußwege und die gute Erreichbarkeit aus den umliegenden Wohngebieten, kommt der Feudenheimer Au eine besondere Bedeutung insbesondere für die Freizeitnutzung zu Fuß (spazieren gehen, joggen, walken) zu. Die Feudenheimer Au ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen, deren Schutzzweck den Erhalt des Erholungswertes für die Allgemeinheit umfasst. Am Rande der Feudenheimer Au befinden sich Kleingartengebiete, welche in diesem Bereich einen bedeutenden Anteil an der Freizeit- und Erholungsnutzung haben. Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich außerdem Sportstätten, ein Reiterverein und das Gelände eines Schützenvereins. Das Gelände der Spinelli Barracks war aufgrund der ehemaligen militärischen Nutzung bisher nicht für die Bevölkerung zugänglich, soll jedoch im Rahmen der weiteren Gebietsplanung geöffnet und entwickelt werden.

Baubedingt sind vorübergehend Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Wegen und Störungen Erholungssuchender durch Baubetrieb und Transportvorgänge zu erwarten. Emissionen und optische Eindrücke haben Auswirkungen auf die Erholungsfunktion. Durch Einhaltung der einschlägigen Vorschriften und den Verzicht auf einen Baubetrieb am Feierabend, in den Nachtstunden, an Wochenenden und an Feiertagen sollen die Auswirkungen minimiert werden. Es ist vorgesehen, geänderte Wegeführungen während der Bauzeit auszuschildern (Maßnahme V16 der Unterlage 8.1a). Außerdem wird der Bau abschnittsweise erfolgen, so dass sich die Beeinträchtigungen jeweils auf einen Teil des Gebiets beschränken werden. Für Lagerflächen und Ähnliches werden erholungswirksame Freiflächen in Anspruch genommen; dies führt, ebenfalls vorübergehend, zu optischen Beeinträchtigungen.

Anlagebedingt ergibt sich ein Verlust von Kleingartenflächen. Insgesamt wird eine Fläche von ca. 0,5 ha auf dem Vereinsgelände des Kleingartenvereins „Mannheim-Feudenheim e.V.“ beansprucht. Es kommt dadurch zu einem Verlust von zwölf Gartenparzellen, sieben weitere Parzellen müssen einen neuen Zuschnitt erhalten. Darüber hinaus wird der Freiraum im Bereich der Feudenheimer Au in seiner visuellen Struktur

und Qualität verändert, dies insbesondere durch die Unterführung der Straße Am Aubuckel im Bereich des Hochgestades und durch Zerschneidungswirkungen. Durch die an bestehenden Strukturen orientierte Trassenführung und Baum- und Gehölzpflanzungen werden die Wirkungen minimiert. Der Bau einer Unterführung hat geringere Auswirkungen, als dies beim Bau der ursprünglich geplanten Rampen-/Brückenkonstruktion der Fall wäre.

### **B.III.1.3. Tiere**

Im Untersuchungsgebiet wurden Fledermäuse der Arten Zwergfledermaus, Rauhhautfledermaus, Mückenfledermaus, Großer Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Kleinabendsegler und Graues Langohr nachgewiesen. Darüber hinaus sind Vorkommen der Zweifarbflodermäus, der Kleinen Bartfledermaus und der Wasserfledermaus denkbar. Hinweise auf Fledermausquartiere haben sich nicht ergeben, es könnten sich jedoch an einigen Bäumen Einzelquartiere befinden.

Weiterhin wurden im Untersuchungsgebiet 32 Brutvogelarten nachgewiesen. Im Einzelnen sind dies die folgenden Arten: Amsel, Blaumeise, Bluthänfling, Dorngrasmücke, Elster, Feldlerche, Feldsperling, Gartengrasmücke, Gartenrotschwanz, Gelbspötter, Girlitz, Grauschnäpper, Grünfink, Haubenlerche, Hausrotschwanz, Haussperling, Klappergrasmücke, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Neuntöter, Rabenkrähe, Rebhuhn, Ringeltaube, Rotkehlchen, Star, Steinschmätzer, Stieglitz, Turmfalke, Türkentaube, Zaunkönig, Zilpzalp.

Im Rahmen der Untersuchungen konnten außerdem die Reptilienarten Zaun- und Mauereidechse nachgewiesen werden. Die Mauereidechse kommt dabei schwerpunktmäßig randlich und innerhalb der Kleingartenanlagen in der Feudenheimer Au sowie auf dem Gelände der Spinelli Barracks (Gleisbereiche) vor, die Zauneidechse konnte lediglich im Nordwesten der Feudenheimer Au, entlang der kleingartenbegleitenden Feldgehölze, beobachtet werden.

Innerhalb der Kleingartenanlagen im Süden der Feudenheimer Au befinden sich Gartenteiche, davon vier innerhalb des Eingriffsbereichs. Nachgewiesen wurden dort die Arten Bergmolch, Teichfrosch und Teichmolch. Weiterhin befinden sich potentielle Fortpflanzungsgewässer der Kreuzkröte im Untersuchungsraum. Vorkommen der Wechselkröte werden unterstellt.

Im Untersuchungsgebiet konnten die Heuschreckenarten Nachtigall-Grashüpfer, Grüne Strandschrecke, Italienische Schönschrecke, Blauflügelige Ödlandschrecke und Westliche Beißschrecke und über hundert Wildbienenarten nachgewiesen werden.

Baubedingte Tötungen und Verletzungen von Vögeln oder Fledermäusen beabsichtigt die Vorhabenträgerin durch Fäll- und Rodungszeitbeschränkungen (V1), die Kontrolle der Baufelder auf Bodenbrüter (V2) sowie Gebäude- und Baumkontrollen auf Höhlenbrüter und Fledermäuse (V3) zu vermeiden.

Ein Nistplatz des Turmfalken, der sich auf einer künstlichen Nisthilfe im Bürgerpark befindet, wäre von Störungen durch Lärm, Erschütterung und Bewegungsunruhe betroffen. Zur Vermeidung einer Beeinträchtigung sieht die Vorhabenträgerin die Umsetzung der künstlichen Nisthilfe (V8) vor.

Im Übrigen ergeben sich durch Schall und Bewegungsunruhe keine erheblichen Beeinträchtigungen für Vögel und Fledermäuse. Soweit in Einzelfällen Tiere betroffen sind, stehen Ausweichmöglichkeiten in der Umgebung zur Verfügung.

Infolge der Einrichtung von Bauneben- und Lagerflächen werden Lebensräume mit besonderer Bedeutung für Reptilien im Umfang von 0,32 ha in Anspruch genommen. Grundsätzlich ist außerdem eine Tötung von Tieren im Rahmen der Arbeiten zur Baufeldfreimachung denkbar. Es ist davon auszugehen, dass ca. 370 Mauereidechsen betroffen wären. Zur Vermeidung erheblicher baubedingter Auswirkungen sieht die Vorhabenträgerin daher die folgenden Maßnahmen vor:

- Rückbau von Gebäuden innerhalb der Kleingärten außerhalb der Aktivitätszeit von Mauereidechsen (V4)
- Vergrämuungsmaßnahmen in Verbindung mit Umsiedlung (V5)
- Einzäunung von Vorhabenflächen mit Reptilien- und Amphibiensperren (V6)
- Kleinräumiges Versetzen des bestehenden Reptilienschutzzauns im Westteil der Spinelli Barracks (V18).

Nach Durchführung der Bauarbeiten werden die nicht dauerhaft benötigten Flächen rekultiviert und erneut einer Kleingartennutzung zugeführt, so dass sie künftig wieder als Lebensraum zur Verfügung stehen (KO1). Auf der Fläche der Maßnahme KO4

werden zusätzlich Habitate für Mauereidechsen hergestellt, um eine entsprechende Umsiedlung zu ermöglichen.

Die Einzäunung soll auch der Vermeidung denkbarer Beeinträchtigungen von Amphibien dienen. Darüber hinaus sollen Kleinstgewässer, die innerhalb des Baufelds und der Baunebenflächen vorübergehend entstehen können, umgehend beseitigt werden (V7), so dass vermieden werden kann, dass diese von Kreuz- und Wechselkröten besiedelt und so für diese zur Falle werden. Im Übrigen betrifft die Flächeninanspruchnahme im Rahmen der Bauarbeiten lediglich einen geringen Teil des Gesamtlebensraums.

Anlagebedingt kommt es zu einem Verlust potenzieller Quartiere für Fledermäuse an den zurückzubauenden Lauben innerhalb der Kleingartenanlage im Süden der Feudenheimer Au sowie an zwei der zu fällenden Bäume. Da das Vorhandensein günstiger Strukturen begrenzt und ein Ausweichen ohne Beeinträchtigung von betroffenen Individuen gegebenenfalls nicht möglich ist, stellt der Verlust eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Zum Ausgleich sieht die Vorhabenträgerin eine Erhöhung des Quartierpotenzials für Fledermäuse (KQ2) durch Installation eines Fledermausturms und von künstlichen Kastenquartieren an Bäumen vor. Durch die Baumfällungen und weiteren Eingriffe in Nahrungshabitate kommt es darüber hinaus zu Beeinträchtigungen von Teiljagdhabitaten. Insofern handelt es sich jedoch nicht um essentielle Bereiche, Ausweichmöglichkeiten sind gegeben, es werden keine wichtigen Leitstrukturen beeinträchtigt.

Durch die Inanspruchnahme von Gehölz- und Gebäudebeständen mit Nistplatzfunktionen für Höhlenbrüter sind die Vogelarten Feldsperling, Gartenrotschwanz, Grauschnäpper, Star und Hausrotschwanz mit je einem Revier und der Haussperling mit zwei Revieren betroffen. Dies soll durch die Ausbringung von Nistkästen für Höhlenbrüter ausgeglichen werden (KQ1). Mit Acker- und Fettwiesenflächen, Gehölzbiotopen und Kleingartenflächen gehen Lebensräume besonderer und allgemeiner Bedeutung verloren. Es handelt sich jedoch um eine verhältnismäßig geringe Flächeninanspruchnahme, so dass die ökologischen Funktionen weiterhin erhalten bleiben. Dies betrifft insbesondere betroffene Ruhestätten der Feldlerche.

Durch den Bau der Radschnellverbindung gehen dauerhaft Lebensräume mit besonderer Bedeutung für Eidechsen verloren. Diese haben in den Kleingärten und im Be-

reich der Gleisanlagen auf dem Spinelli-Gelände einen Umfang von 5.073 m<sup>2</sup>. Weiterhin werden Ruderal-, Acker- und Grünflächen in Anspruch genommen, die als Lebensräume von allgemeiner Bedeutung sind, allerdings in einem Umfang, bei dem die ökologischen Funktionen erhalten bleiben. Zur Kompensation ist die Rekultivierung von Kleingartenflächen, unter anderem mit eidechsenbezogenen Aufwertungsmaßnahmen (KO1), die Anlage von Habitatstrukturelementen für Mauereidechsen (KO4) und eine Habitataufwertung für Zauneidechsen in räumlicher Nähe zu bereits geeigneten Habitatstrukturen (KO2) vorgesehen. Im Übrigen stehen im direkten Umfeld der entfallenden Kleingartenparzellen Flächen zur Aufnahme zu vergrämender Eidechsen zur Verfügung.

Es werden anlagebedingt Fortpflanzungsgewässer und Landlebensräume von Amphibien in Anspruch genommen. Insoweit bestehen jedoch Ausweichmöglichkeiten in benachbarte Gewässer und Flächen. Vor der Entfernung der Teiche im Bereich der Kleingartenanlage werden Amphibien, die sich in den Teichen befinden, abgefangen und in Ersatzhabitats verbracht.

Bau- und anlagebedingt sind Flächen betroffen, die als Lebensraum für Insekten von Bedeutung sind.

Betriebsbedingt ergeben sich Auswirkungen insbesondere aus der nächtlichen Beleuchtung des Radweges. Abhängig von der Art der Beleuchtung und der Fledermausart können Fledermäuse durch Ansammlungen von Insekten angelockt werden. Lichtsensible Arten (Langohr- und Mausohrarten) würden den Radweg meiden – diese wurden im Untersuchungsgebiet vereinzelt nachgewiesen. Eine Zerschneidung von Lebensräumen im Sinne einer Licht-Barriere oder Beeinträchtigungen von Transferwegen sind jedoch aufgrund der Lage und der Vorbelastung in der Umgebung nicht zu erwarten. Da sich die Lichtverschmutzung allgemein ungünstig auf Fledermäuse auswirken kann, soll der Lichtsmog durch die Radwegbeleuchtung durch verschiedene Maßnahmen so weit wie möglich reduziert werden (V17). Im Bereich der Feudenheimer Au wird der Weg nach 22 Uhr nicht beleuchtet werden. Ein erhöhtes Kollisionsrisiko besteht durch den Radweg nicht.

Zur Vermeidung einer denkbaren Tötung von Amphibien bei der Überquerung des Radweges im Bereich des nördlichen Abschnitts der Radschnellverbindung in der Feudenheimer Au, wird an dieser Stelle eine Amphibienleiteinrichtung installiert (V9).



#### **B.III.1.4. Pflanzen und biologische Vielfalt**

Das Untersuchungsgebiet wird im Bereich des Spinelli-Geländes überwiegend von Biotoptypen der Siedlungs- und Infrastruktur geprägt, wobei die Fläche insgesamt umfassend umgestaltet wird. Im gesamten Gebiet verlaufen Wege, die größtenteils versiegelt oder durch eine wassergebundene Decke aufgebaut sind. Im Süden wird das Untersuchungsgebiet stark von den Kleingärten in der Feudenheimer Au geprägt. Nordwestlich davon schließen sich größere Ackerflächen an. Diese setzen sich im Bürgerpark östlich der Spinelli Barracks weiter fort. Es lassen sich Biotoptypen der folgenden Kategorien im Untersuchungsraum finden: Terrestrisch-morphologische Biotoptypen, gehölzarme terrestrische und semiterrestrische Biotoptypen, Gehölzbestände und Gebüsche, Wälder, Biotoptypen der Siedlungs- und Infrastrukturflächen sowie Biotoptypenkomplexe. Biotoptypen hervorragender und besonderer Bedeutung nehmen eine Fläche von rund 43,83 ha oder 31,95 % des Untersuchungsgebietes ein.

Auf den untersuchten Flächen liegen mehrere nach § 30 BNatSchG bzw. § 33 NatSchG geschützte Biotope, die amtlich kartiert sind, sowie zwei weitere Biotope (Feldgehölz und Feldhecke), die zwar nicht kartiert sind, aber den fachlichen Kriterien entsprechen.

Darüber hinaus wurden im Untersuchungsgebiet die folgenden bestandsbedrohten Pflanzenarten nachgewiesen: Bienen-Ragwurz und Pyramiden-Hundswurz, Feld-Mannstreu, Platterbsen-Wicke, Sprossende Felsennelke, Zwerg-Schneckenklee.

Außerdem sind rund 0,57 ha FFH-Mähwiesen kartiert. Diese befinden sich zwischen den Spinelli Barracks und der Sudetenstraße entlang der bereits vorhandenen Wege.

Baubedingt werden zeitlich Flächen in Anspruch genommen, die nach Abschluss der Baumaßnahmen wiederhergestellt werden. Erhebliche Auswirkungen ergeben sich aus Beeinträchtigungen von hervorragend und besonders bedeutsamen Biotoptypen und den Verlust von bestandsbedrohten Pflanzenarten durch Inanspruchnahme von Flächen als Baustelleneinrichtungsfläche. Die Inanspruchnahme von hochwertigen Flächen wird auf das im Betriebsablauf Notwendige beschränkt.

Betroffen in diesem Sinne sind insbesondere Fettwiesen mittlerer Standorte (rund 0,8 ha). Gehölze wie Feldhecken und Baumgruppen werden hauptsächlich durch die Arbeiten/Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich des Hochgestades beeinträchtigt. Außerdem sind die Biotoptypen ausdauernde Ruderalvegetation trockenwarmer

Standorte mit Vorkommen von bestandsbedrohten Arten der Sandrasen in einem Umfang von 9 m<sup>2</sup>, Weide mittlerer Standorte (680 m<sup>2</sup>) und Grasweg (34 m<sup>2</sup>) betroffen.

Mehrere Fundstellen der Bienen-Ragwurz, die sich in den Wiesenbeständen der Feudenheimer Au befinden, werden durch die Einrichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche vernichtet.

Darüber hinaus sind auch Beeinträchtigungen von allgemein bedeutsamen Biotoptypen sowie von Biotoptypen sehr geringer bis keiner naturschutzfachlichen Bedeutung gegeben, die die Schwelle der Erheblichkeit nicht erreichen. Die Vegetationsbestände können sich von selbst regenerieren beziehungsweise lassen sich nach Abschluss der Baumaßnahmen relativ rasch durch geeignete Initialisierungsmaßnahmen wiederherstellen.

Anlagebedingt kommt es durch die Flächeninanspruchnahme zum dauerhaften Verlust von hervorragend und besonders bedeutsamen Biotoptypen und von bestandsbedrohten Pflanzenarten. Fettwiesen mittlerer Standorte (rund 0,5 ha) und eine Weide mittlerer Standorte (rund 0,05 ha) sind im Bereich der Feudenheimer Au sowie östlich der Spinelli Barracks betroffen. Eine Teilfläche eines Sandrasens kalkhaltiger Standorte wird auf rund 78 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen. Insbesondere im Bereich des Hochgestades, an der Böschung der Sudetenstraße sowie auf dem Gelände der Spinelli Barracks sind Kleingehölze der offenen Landschaft wie Baumreihen, Baumgruppen, Gebüsche, Feldgehölze und Feldhecken betroffen. Darüber hinaus werden auch junge Bestände von Sukzessionswald aus Laubbäumen entfernt. Rund 0,1 ha an Graswegen werden im Bereich der Feudenheimer Au sowie östlich der Spinelli Barracks in Anspruch genommen. Ausdauernde Ruderalvegetation trockenwarmer Standorte mit Vorkommen von bestandsbedrohten Arten der Sandrasen werden im Umfang von rund 0,4 ha in Anspruch genommen. Rund 0,56 ha der versiegelten bzw. teilversiegelten Fläche entfallen auf das Landschaftsschutzgebiet. An den Wegrändern und als Trennstreifen zwischen dem Rad- und Gehweg sind Grünstreifen geplant, die als extensives (rund 2,7 ha) oder intensives (rund 0,09 ha) Grünland angelegt werden.

Die folgenden nach § 30 BNatSchG bzw. § 33 NatSchG geschützten kartierten Biotope sind betroffen:

- 164172229056, Sandrasen kalkhaltiger Standorte auf Spinelli 2 (114 m<sup>2</sup>)
- 165172220003, Schlehen-Feldhecke ‚Aufeld‘ (227 m<sup>2</sup>)

- 165172229033, Feldhecke „Auf den Ried“ (38 m<sup>2</sup>)
- 165172229035, Feldgehölz auf Wall zur Sudetenstraße (107 m<sup>2</sup>)

Durch die Anlage des Weges gehen Fundstellen der Bienen-Ragwurz verloren. Auch der Standort mindestens einer Pyramiden-Hundswurz ist betroffen.

Eine Fläche im Umfang von 126 m<sup>2</sup> der kartierten FFH-Mähwiese „Salbei-Glatthaferwiese im Gewann Ried bei Feudenheim I“ ist betroffen, davon entsprechen rund 71 m<sup>2</sup> dem Lebensraumtyp „Magere Flachland-Mähwiese“ (6510).

Darüber hinaus werden anlagebedingt ca. 4,2 ha allgemein bedeutsame Biotoptypen sehr geringer bis keiner naturschutzfachlichen Bedeutung bzw. leichter Regenerierbarkeit in Anspruch genommen. Die Schwelle der Erheblichkeit wird dadurch in Bezug auf das Schutzgut nicht erreicht.

Mit der Aufstellung von Schutzwänden zur Schonung von Vegetationsbeständen im Bereich der dauerhaften und temporären Inanspruchnahme (Maßnahme V11) sollen Beeinträchtigungen vermieden bzw. vermindert werden.

Außerdem sieht die Vorhabenträgerin als Kompensation für die bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen die folgenden Maßnahmen vor:

- Entwicklung und Pflege von Sandrasen (KO3)
- Entwicklung und Pflege arten- und blütenreicher Wiesen (KO4)
- Anlage von Feldgehölzen und Feldhecken (KO5)
- Gehölzpflanzungen zur Eingrünung, insbesondere im Bereich des Landschaftsschutzgebiets Feudenheimer Au (KO6)
- Aufwertung eines Kirschbaumbestandes (KO7)
- Umsiedlung Bienen-Ragwurz (KO8)
- Pflege als FFH-Mähwiese (KO9)

Entsprechend der Umsiedlung der Bienen-Ragwurz erfolgt auch eine Umsiedlung der Pyramiden-Hundswurz. Zur Sicherstellung eines fachgerechten Vorgehens in Bezug auf dieses und auf weitere Schutzgüter (insbesondere Tiere) wird von der Vorhabenträgerin eine ökologische Baubegleitung (Maßnahme V10) eingesetzt.

### **B.III.1.5. Fläche**

Das Untersuchungsgebiet hat eine Fläche von 137,2 ha, die zum größten Teil (ca. 78 %) unversiegelt ist. Im Bereich des Spinelli-Geländes und der Kleingärten befinden sich Gebäude, Hallen und Lagerschuppen. Darüber hinaus durchqueren mehrere Straßen und asphaltierte Wirtschaftswege das Untersuchungsgebiet. Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche ergeben sich aus der bau- und anlagebedingten Inanspruchnahme von versiegelter und unversiegelter Fläche.

Baubedingt werden rund 2,04 ha benötigt, davon sind ca. 0,8 ha bereits durch Versiegelung (Straße, Verkehrsflächen) vorbelastet. Aufgrund der lediglich bauzeitlichen Inanspruchnahme ergeben sich keine erheblichen Auswirkungen.

Anlagebedingt werden rund 1,5 ha bislang unversiegelter Fläche versiegelt (10.567 m<sup>2</sup>) oder teilversiegelt (4.426 m<sup>2</sup>). Darüber hinaus werden 527 m<sup>2</sup> bisher teilversiegelter Fläche künftig vollständig versiegelt sein. Im Gegenzug wird eine Fläche von insgesamt 7.229 m<sup>2</sup> vorhabenbedingt entsiegelt. Zudem werden vollständig versiegelte Flächen auf 1.434 m<sup>2</sup> teilentsiegelt, auf insgesamt 1.092 m<sup>2</sup> werden teilversiegelte Flächen vollständig entsiegelt.

Die (Teil-)Versiegelung erfolgt in einem Umfang von 5.588 m<sup>2</sup> im Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au. Offenlandbiotope sind mit einer Fläche von insgesamt 486 m<sup>2</sup> betroffen.

Mit der Maßnahme M1 erfolgt eine Entsiegelung im Umfang von 1.125 m<sup>2</sup>. Zusätzlich ist eine Teilentsiegelung der Parkplätze der Kleingartenanlage im nördlichen Bereich der Feudenheimer Au mit ca. 1.125 m<sup>2</sup> (Flst.-Nr. 22198/33) und in der Max-Joseph-Straße mit 770 m<sup>2</sup> (Flst.-Nr. 442/5) vorgesehen.

### **B.III.1.6. Boden**

Die natürlichen Böden innerhalb des Vorhabenbereichs und des Wirkungsbereichs weisen eine hohe bis sehr hohe Bedeutung auf. Im Wesentlichen handelt es sich um weiträumig vorkommende Parabraunerden sowie Auengleye/Braune Auenböden. Aus landwirtschaftlicher Sicht sind die Böden zur Ernährungssicherung von besonderer Bedeutung.

Im Bereich des Kasernengeländes sowie innerhalb des Kleingartengeländes sind die Böden als Siedlungsflächen ausgewiesen, für die Überformungen wie Abgrabungen,

Materialeinmischungen und Aufschüttungen/Auffüllungen charakteristisch sind. Aufgrund der anthropogenen Prägung ist insoweit davon auszugehen, dass die Bewertungsklasse hoch bis sehr hoch nicht erreicht wird.

Im Bereich des geplanten Trassenverlaufs befinden sich im Bodenschutz- und Altlastenkataster als B-Fälle registrierte Flächen mit Entsorgungsrelevanz. Für Bodenaushub aus diesen Bereichen kann es erforderlich werden, dass er einer geordneten Entsorgung zugeführt wird.

Baubedingt werden Flächen zeitlich begrenzt als Arbeitsstreifen oder Lagerflächen in Anspruch genommen. Damit geht der Verlust von Bodenfunktionen durch den Bodenabtrag und Überschüttungen und eine Verdichtung von Böden einher. Für die Herstellung und bauzeitliche Nutzung werden neben Siedlungsböden im Umfang von rund 0,25 ha auch natürliche Böden auf insgesamt rund 0,95 ha beeinträchtigt, davon 9.240 m<sup>2</sup> Parabraunerde aus älteren Hochwassersedimenten des Neckars und 304 m<sup>2</sup> kalkhaltiger Auengley aus Auenlehm über Altwasserfazies.

Zur Minderung der Beeinträchtigung der Bodenfunktionen wird der abgeschobene Oberboden in Oberbodenmieten zwischengelagert und nach Ende der Bauarbeiten im Zuge von Rekultivierungsmaßnahmen wieder aufgetragen. Die Vorhabenträgerin sieht folgendes vor:

- Schonender Umgang mit dem Bodenmaterial/Abtransport überschüssigen Bodenmaterials (V12)
- Begrünung von Oberbodenmieten (V13)
- Tiefenlockerung von Boden nach temporärer Flächeninanspruchnahme (V14)

Darüber hinaus werden die Hinweise bzw. Vorgaben der unteren Bodenschutzbehörde berücksichtigt, durch die die vorgesehenen Maßnahmen nochmals konkretisiert werden.

Denkbar ist auch der Eintrag von Schadstoffen in Böden. Durch das Einhalten der einschlägigen Vorschriften und den sach- und ordnungsgemäßen Gebrauch von Baufahrzeugen und Arbeitsgerät soll dies ausgeschlossen werden.

Anlagebedingt sind Verluste natürlicher Böden durch Bodenabtrag und Versiegelung sowie durch Überschüttungen zu erwarten. Von Versiegelung sind die Typen Parabraunerde aus älteren Hochwassersedimenten des Neckars (4.071 m<sup>2</sup>), Kalkhaltiger Brauner Auenboden aus Hochwassersedimenten des Neckars (3.160 m<sup>2</sup>), Auengley – Brauner Auenboden aus Auenlehm (553 m<sup>2</sup>) und Kalkhaltiger Auengley aus Auenlehm über Altwasserfazies (914 m<sup>2</sup>) betroffen. Durch Überschüttung, etwa durch Anlage von Böschungen, Grünstreifen oder Banketten, gehen Böden der Typen Parabraunerde aus älteren Hochwassersedimenten des Neckars, (4.607 m<sup>2</sup>), Kalkhaltiger Brauner Auenboden aus Hochwassersedimenten des Neckars (4.838 m<sup>2</sup>), Auengley – Brauner Auenboden aus Auenlehm (1.104 m<sup>2</sup>) und Auengley aus Auenlehm über Altwasserfazies (1.854 m<sup>2</sup>) verloren. Anthropogen überformte Böden gehen im Umfang von 6.295 m<sup>2</sup> verloren. Bei der Anlage von Banketten im Bereich der anthropogen überformten Böden oder der Anlage von Grünland im Bereich der Kleingartenflächen werden die Auftragsböden die gleichen Bodenfunktionen erfüllen wie die vorhandenen Böden.

Zur Sicherstellung eines fachgerechten Vorgehens, insbesondere in der Bauphase, setzt die Vorhabenträger eine bodenkundliche Baubegleitung ein.

#### **B.III.1.7. Wasser (Grund- und Oberflächenwasser)**

Die Trasse der Radschnellverbindung befindet sich vollständig innerhalb der hydrogeologischen Einheit „Quartäre/Pilozäne Sande und Kiese im Oberrheingraben (GWL)“. Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet befindet sich in rund 1,3 Kilometer Entfernung vom nordöstlichen Ende des Radweges. Hinsichtlich der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie ist das Vorhabengebiet Teil des WRRL-Teilbearbeitungsgebietes 36 „Oberrhein (BW) unterh. Neckarmündung“. Das Gebiet befindet sich innerhalb eines gefährdeten Grundwasserkörpers (erreichte 2015 nicht den „guten Zustand“). Der Vorhabensbereich befindet sich außerhalb von Überschwemmungsgebieten. Aufgrund der prinzipiellen Ergiebigkeit des Grundwasserleiters und der generellen Bedeutung für die Trinkwassergewinnung, ist die Bedeutung als hoch einzuschätzen.

Im Bereich der Kleingartenanlagen befinden sich mehrere künstlich angelegte Gartenteiche im unmittelbaren Umfeld der Radschnellverbindung. Diese sind für das Schutzgut Wasser von allgemeiner Bedeutung. Auf dem Kasernengelände ist im Bereich der Trasse ein im Rückbau befindliches Wasserbecken vorhanden, weitere Oberflächen-gewässer sind dort kleinere, lediglich temporär wasserführende Stillgewässer.

Baubedingt sind Stoffeinträge in Form von Öl, Treibstoff und weiteren Schadstoffen in Grund- und Oberflächenwasser denkbar. Durch das Einhalten einschlägiger Bestimmungen sowie den sachgemäßen Umgang mit Baufahrzeugen, Geräten und Betriebsstoffen, lassen sich Kontaminierungen jedoch vermeiden. Einer unbeabsichtigten Freisetzung wassergefährdender Stoffe wird die Vorhabenträgerin durch Maßnahmen wie die Vorhaltung und notwendigenfalls den Einsatz von Ölbindemitteln entgegenwirken. Ein entsprechender Kenntnisstand des Baupersonals soll sichergestellt werden.

Weiterhin wird durch die zu erwartenden Bodenverdichtungen im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen die Infiltration von Niederschlagswasser verringert. Das Niederschlagswasser kann jedoch unmittelbar angrenzend versickern. Im Anschluss an die Bauarbeiten ist die Rekultivierung der Flächen vorgesehen (s.o. Maßnahme V14).

Anlagebedingt ist mit einer Verringerung der Grundwasserneubildung vor Ort zu rechnen, da die Befestigungen und Versiegelungen zu einer Verringerung der Sickerwassermenge führt. Da das auf den Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser jedoch nicht abgeführt, sondern unmittelbar vor Ort versickert wird, wird die Sickerwassermenge im Gebiet nur geringfügig reduziert.

Vier der in der Kleingartenanlage befindlichen Gartenteiche gehen dauerhaft verloren. Für das Schutzgut Wasser sind die Teiche lediglich von allgemeiner Bedeutung, relevant sind sie insbesondere als Lebensraum für Amphibien.

#### **B.III.1.8. Klima/Luft**

Im Untersuchungsgebiet lassen sich Freiland-Klimatope und Siedlungs-/Gewerbe-Klimatope unterscheiden. Dem gesamten Bereich, der von der Trasse durchquert wird, kommt eine besondere Klimafunktion für die nächstgelegenen Siedlungsgebiete zu.

Im Bereich der Feudenheimer Au finden sich Freiland-Klimatope, die durch einen meist ausgeprägten Tagesgang von Temperatur und Feuchte, hoher/verstärkter nächtlicher Kaltluftproduktion bzw. Abkühlung und dem Fehlen größerer Strömungshindernisse gekennzeichnet sind. Auch die rückgebauten Flächen des ehemaligen Kasernengeländes sind dieser Kategorie zuzuordnen. Die relative Grundwasserferne sowie versiegelte und geschotterte Wege schränken die entlastende Wirkung jedoch in gewissem Umfang ein. Kaltluftentstehungsgebiete in der Umgebung der Trasse sind insbesondere die Grünflächen bzw. landwirtschaftlich genutzten Flächen. Je nach Höhe und

Dichte der Bebauung bzw. des Versiegelungsgrades ergibt sich bei Siedlungs-/Gewerbe-Klimatopen dagegen eine verhältnismäßig höhere Erwärmung am Tag und geringere nächtliche Abkühlung, eine verminderte Luftfeuchtigkeit und Luftbewegung aufgrund von Strömungshindernissen sowie höhere anthropogene Emissionen. Die baulichen Anlagen innerhalb des Untersuchungsgebietes stellen dem Grunde nach Strömungshindernisse dar, können in der Regel jedoch über-/unterströmt werden.

Die bodennahen Durchlüftungsverhältnisse sind insbesondere während windschwacher Wetterlagen von besonderer Bedeutung. In den Wintermonaten und den Übergangsjahreszeiten ist eine verhältnismäßig intensive Durchlüftung gegeben. Am Aubuckel macht sich insbesondere bei Südwestwinden die windabbremsende Wirkung der Bäume entlang des Straßenzugs bemerkbar. Bremsend wirken auch der Baumbestand des Bürgerparks, Bebauungen und dichte Gehölze. Im Sommer schwächt sich die Intensität der bodennahen Ventilation deutlich ab, was in Verbindung mit hohen Lufttemperaturen vermehrt zu bioklimatischen Belastungen führt.

Die lufthygienische Situation ist durch urbane Emissionsmuster und stärkeres Verkehrsgeschehen geprägt. In der unmittelbaren Umgebung der Radschnellverbindungstrasse ist aufgrund der überwiegenden Lage in der offenen Landschaft mit geringeren Schadstoffbelastungen zu rechnen. Die Luftqualität im Untersuchungsgebiet ist bei Anwendung des Langzeit-Luftqualitätsindex (orientiert an der menschlichen Gesundheit) für die letzten Jahre als ausreichend zu bewerten.

Baubedingt kommt es durch die eingesetzten Baumaschinen und Fahrzeuge zu Emissionen von Schadstoffen wie Stickstoffdioxid und Feinstäuben im Bereich der Baufelder und Transportwege. Die Belastungen sind jedoch temporär und unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung zu gering, um bezüglich der Qualität der Luft signifikant belastende Emissionen zu verursachen.

Anlagebedingt sind räumlich eng begrenzte Veränderungen des Geländeklimas im Bereich der asphaltierten Fahrbahn zu erwarten (Entstehung lokaler Wärmeinseln).

Betriebsbedingt ergeben sich ebenfalls keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen. Mittelfristig kann mit einer positiven Veränderung der lufthygienischen Situation gerechnet werden, wenn sich durch den Radwegeausbau der Anteil des Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr im Vergleich zum bisherigen Zustand erhöht.



### **B.III.1.9. Landschaft**

Das Schutzgut umfasst die subjektive, vorwiegend visuelle Wahrnehmung der Landschaft durch den Menschen (Landschaftsbild, Stadt-/Ortsbild). Neben der visuellen Wahrnehmung fließen auch andere sinnliche Wahrnehmungen ein, die den Gesamteindruck der Landschaft prägen. Im Bereich der Trasse der geplanten Radschnellverbindung und den angrenzenden Flächen lassen sich mehrere charakteristische Landschaftsbildeinheiten finden.

Innerhalb des Gebietes befinden sich mehrere Kleingartenanlagen. Charakteristisch für die darin liegenden kleinen, vorwiegend durch Zäune gegeneinander abgegrenzten Gartenparzellen sind Blumen- und Gemüsebeete, Beerensträucher, Obstbäume bzw. Ziergehölze und Rasenflächen. In der Regel sind kleine Gebäude vorhanden. Das interne Wegenetz ist vorwiegend gekiest, teilweise auch asphaltiert. Das abwechslungsreiche Erscheinungsbild, das durch das Zusammenspiel von natürlichen und anthropogenen Elementen geprägt ist, wird vom objektiven Betrachter als angenehm empfunden.

Die Konversionsfläche Spinelli Barracks ist ein ehemaliges Kasernengelände mit befestigten und unbefestigten brachliegenden Lager- und Stellplatzflächen sowie größeren Gebäudekomplexen. Es dominieren Brach- und Ruderalflächen, untergeordnet haben sich Gestrüppe und Sukzessionsgehölze etabliert. Die Fläche befindet sich in einem umfassenden Umgestaltungsprozess. Sie wird in den Grünzug Nordost integriert, der vom Luisenpark bis zu den Vogelstangseen reicht. In den nördlichen Randbereichen ist Wohnbebauung geplant, daran anschließend intensiv genutzte Parksäume; wesentliche zentrale Bereiche sollen als extensiver Landschaftspark gestaltet werden.

Weite Teile der Feudenheimer Au sind durch landwirtschaftlich genutzte Flächen geprägt. Die Flächen werden überwiegend ackerbaulich genutzt, daneben findet man auch Grünlandnutzung. Charakteristisch für den Bereich der Feudenheimer Au ist die markante Kulissenwirkung durch die gehölzbestandene Kante des Hochgestades. Ansonsten sind innerhalb der Feudenheimer Au wenig gliedernde bzw. raumstrukturierende Elemente vorhanden, prägend sind weitgehend ungehinderte Blickmöglichkeiten über das gesamte Offenland. Ähnliche Eindrücke vermittelt auch die landwirtschaftlich genutzte Fläche östlich des Spinelli-Geländes, wobei hier eine verstärkte Binnengliederung durch Baumreihen und durch die angrenzende Bebauung eine sichtbegrenzende Wirkung entsteht.

Im Südwesten der Feudenheimer Au ist das Gelände durch verschiedene Gebäude, Tennisplätze und einen vergleichsweise hohen Gehölzbestand geprägt.

Baubedingt ist vorübergehend mit Veränderungen der Oberflächenform und einer verstärkt technischen Prägung der Landschaft im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen zu rechnen. Die Vorhabenträgerin sieht eine vollständige Rekultivierung vor.

Anlagebedingt kommt es zum Verlust von landschafts- und ortsbildprägenden Gehölzbeständen im Bereich der Hochgestadekante im Norden der Feudenheimer Au. Durch die an dieser Stelle vorgesehene Unterführung verändert sich die optische Wirkung. Durch die Radwegetrasse werden bestehende Sichtbeziehungen verändert.

Geplante Gehölzpflanzungen (Maßnahme KO6) entlang der Trasse vermindern die potenziell nachteiligen Auswirkungen durch die Anlage bzw. Asphaltierung der Radschnellverbindung. Im Bereich des Hochgestades sind ebenfalls Pflanzungen vorgesehen. Das Hochgestade erhält punktuelle Pflanzungen mit gebietsheimischen Gehölzen und Wildstauden, so dass sich der Bereich wieder in das Landschaftsbild einfügt.

#### **B.III.1.10. Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Im Umfeld der geplanten Trasse befinden sich die folgenden nach § 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG) geschützten Kulturdenkmale:

- Mannheim Vogelstang: Brandgrab aus der Urnenfelderzeit, Siedlung aus der Jungsteinzeit, aus der Latènezeit und aus der Römerzeit
- Mannheim-Käfertal: Siedlungen aus der Jungsteinzeit, aus der Bronzezeit, aus der Urnenfeldkultur, aus der Hallstattzeit und aus der Latènezeit. Graberfeld aus der Hügelgräberbronzezeit und aus der Latènezeit
- Mannheim-Feudenheim: Mittelalterliche Wüstung

Mit dem Vorhandensein weiterer Kulturdenkmale, auch im unmittelbaren Trassenbereich, muss gerechnet werden.

Grundsätzlich kann es daher bau- bzw. anlagebedingt zu Beeinträchtigungen kommen. Zur Vermeidung des Verlustes von Informationen über archäologische Fundstellen hat die Vorhabenträgerin Vorsorgemaßnahmen vor Beginn und bei Durchführung der Bauarbeiten mit dem Landesamt für Denkmalpflege beim Regierungspräsidium

Stuttgart abgestimmt. Es erfolgt eine fachliche Beratung. Mit Maßnahme V15 ist die Sicherung potenzieller Funde sichergestellt.

Im Bereich der Radschnellverbindung befinden sich in nicht unerheblichem Umfang als Ackerland und Grünland genutzte Flächen und landwirtschaftlich genutzte Wege. Insbesondere im Bereich der Feudenheimer Au sind für die Landwirtschaft bedeutsame Böden vorhanden, die im Hinblick auf die Bodenfruchtbarkeit zum weit überwiegenden Teil als hoch bis sehr hoch und zu einem geringeren Teil als mittel bis hoch bewertet werden. Im Bereich nördlich des Bürgerparks werden die Flächen im Hinblick auf die natürliche Bodenfruchtbarkeit weitaus überwiegend als hoch bewertet.

Baubedingt werden Flächen in Anspruch genommen und stehen damit vorübergehend nicht für die landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung.

Anlagebedingt gehen durch die Herstellung der Radschnellverbindung etwa 1,72 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen dauerhaft für die Landwirtschaft verloren. Davon werden derzeit rund 0,63 ha als Grünland und rund 1,2 ha ackerbaulich genutzt.

Anlagebedingt gehen darüber hinaus, wie bereits unter Ziff. B.III.1.2 beschrieben, Gartenparzellen innerhalb des Kleingartengeländes dauerhaft verloren.

#### **B.III.1.11. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass direkte Beeinflussungen eines Schutzguts indirekte Beeinflussungen anderer Schutzgüter nach sich ziehen können. In der Auswirkungsprognose wurden durch diese Wechselwirkungen jedoch keine weiterreichenden Umweltauswirkungen festgestellt, als dies im Rahmen der einzelnen Umweltschutzgüter bereits dargestellt ist.

#### **B.III.2. Bewertung der Umweltauswirkungen**

Die in § 7 Abs. 3 UVwG i.V.m. § 25 UVPG für UVP-pflichtige Vorhaben vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren, hier des Planfeststellungsbeschlusses. Sie erfolgt in einem Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den ent-

scheidungserheblichen Sachverhalt. Maßstab der Bewertung sind damit alle Rechtsnormen sowie Verwaltungsvorschriften und technische Regelwerke, aus denen sich Bewertungskriterien für Umweltauswirkungen ergeben.

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die vorstehend genannten Schutzgüter, die indes in weiten Teilen kompensiert werden können und einer Zulassung des Vorhabens daher nicht entgegenstehen.

Die Auswirkungen, die sich während der Bauphase für das Schutzgut Mensch ergeben, können nicht völlig ausgeschlossen, jedoch minimiert und auf ein unerhebliches Maß reduziert werden. Auch die anlagenbedingten optischen und strukturellen Veränderungen sind im Kontext des Schutzgutes Mensch nicht als erheblich anzusehen. Die nachteiligen Auswirkungen, die sich aus dem Wegfall von Gartenparzellen des Kleingartenvereins „Mannheim-Feudenheim e.V.“ ergeben, sind dagegen als erheblich zu qualifizieren. Die Flächen sind für ihre Besitzer von besonderer sozialer und emotionaler Bedeutung, da sie oft über einen langen Zeitraum liebevoll gepflegt wurden und einen wichtigen Rückzugsort darstellen.

Im Gegenzug ergeben sich positive Effekte im Rahmen der Erholungs- bzw. Freizeitnutzung durch die bessere Erschließung des Grünzugs Nordost. Dies gilt auch besonders für die Herstellung der Barrierefreiheit in der Feudenheimer Au.

Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich nachteilige Auswirkungen insbesondere durch die Flächeninanspruchnahme mit Verlust von Bäumen und Gehölzen sowie Beeinträchtigungen von Biotopstrukturen beziehungsweise Lebensräumen. Während der Bauphase kommt es zusätzlich auch zu Beeinträchtigungen durch visuelle Störreize, Schall- und Schadstoffemissionen und die Gefahr einer Verletzung oder Tötung von Tieren durch die Bautätigkeit.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt in seiner Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sind jedoch vor dem Hintergrund der Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes und des Naturschutzgesetzes Baden-Württemberg zu sehen. Danach aber sind die Eingriffe vollständig durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen kompensiert. Die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kann durch entsprechende Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie durch geeig-

nete (vorgezogene) Ausgleichsmaßnahmen ausgeschlossen werden. Die Durchführung des Vorhabens ist mit einer Zerstörung von nach § 30 BNatSchG bzw. 33 NatSchG geschützten Biotop verbunden. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch gegeben.

Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Boden und Fläche sind durch die mit dem Bau der Trasse einhergehende Versiegelung und die Inanspruchnahme von Böden mit besonderen Eigenschaften und Bedeutung als hochwertige landwirtschaftliche Nutzflächen gegeben. Diese nicht nur unerheblichen Beeinträchtigungen werden jedoch ebenfalls durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen kompensiert. Dabei ist zu sehen, dass ein vollständiger funktions- und schutzgutbezogener Ausgleich für das Schutzgut Boden nicht erfolgt, da geeignete Flächen für einen entsprechenden Ausgleich nicht im notwendigen Umfang zur Verfügung stehen. Der Ausgleich erfolgt daher schutzgutübergreifend.

Hinsichtlich des Grundwassers ist insbesondere durch den Verlust von Infiltrationsflächen durch Versiegelung bzw. Bodenverdichtungen mit einer Verschlechterung gegenüber dem aktuellen Zustand zu rechnen. Aufgrund des verhältnismäßig geringen Umfangs und der Möglichkeit der Versickerung unmittelbar neben der geplanten Radschnellverbindung, können die Auswirkungen jedoch als unerheblich eingestuft werden. Verunreinigungen des Grundwassers können durch den sachgemäßen Umgang mit Gefahrenstoffen während der Bauzeit vermieden werden.

Die Versiegelung hat weiterhin auch Einfluss auf das Geländeklima im Bereich der Trasse (Entstehung von Wärmeinseln). Die Auswirkungen sind jedoch kleinräumig und von geringer Intensität und damit im Ergebnis nicht als erheblich im Sinne des Umweltverwaltungsgesetzes zu bewerten.

Hinsichtlich des Landschaftseindrucks führt die neue Trasse zu einem zusätzlichen Verkehrsband, das zum bestehenden Wegenetz hinzukommt. Bestehende Sichtbeziehungen werden verändert. In den Bereichen, in denen die Trasse als Radschnellverbindung ausgebaut werden soll, ist sie im Vergleich zu bestehenden Rad- und Fußverbindungen verhältnismäßig breit und wirkt, insbesondere im Bereich der Feudenheimer Au, entsprechend auf das Landschaftsbild. Die Wirkung wird durch das Pflanzen von Bäumen auf beiden Seiten der Radschnellverbindung und den Grünstreifen

zwischen Geh- und Radweg jedoch deutlich abgemildert. Dadurch, dass die Radschnellverbindung im Bereich der Feudenheimer Au entlang bestehender Landschaftselemente geführt wird, ergibt sich, anders bei der zunächst angedachten möglichst geradlinigen Führung, zudem kaum eine zerschneidende Wirkung. Die zur Querung der Straße Am Aubuckel vorgesehene Unterführung bewirkt einen Einschnitt in das landschaftsprägende Hochgestade. Sie fügt sich allerdings deutlich besser in das Landschaftsbild ein, als dies bei einer Überführung mittels eines Brückenbauwerks der Fall wäre, da insbesondere die markante und das Landschaftsbild prägende Hochgestadekante erhalten bleibt. Entfernt werden in diesem Zusammenhang zwar auch Landschafts- bzw. Ortsbild prägende Gehölze im Bereich der Hochgestadekante. Durch die vorgesehenen Neupflanzungen werden erhebliche Auswirkungen jedoch im Ergebnis vermieden.

Beeinträchtigungen von Kulturgütern können bei Beachtung der in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen bzw. Zusagen der Vorhabenträgerin ausgeschlossen werden. Erhebliche Auswirkungen ergeben sich durch den Wegfall landwirtschaftlich genutzter Flächen.

Bei der Bewertung war auch zu berücksichtigen, dass ein nicht unerheblicher Teil der Maßnahme im Bereich des Landschaftsschutzgebietes Feudenheimer Au durchgeführt wird. Die unter Ziff. B.III.1.1 dargestellten Schutzzwecke der LSG-Verordnung entfalten auch Bedeutung in Bezug auf verschiedene Schutzgüter, insbesondere die Schutzgüter Mensch (Erholung und Freizeit), Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Landschaft, Fläche und Klima. Durch die geplanten Maßnahmen werden Verbotstatbestände der LSG-Verordnung erfüllt, so dass eine Durchführung nur bei Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG zulässig ist. Die Voraussetzungen für die Erteilung liegen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vor.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem Umweltverwaltungsgesetz werden im Einzelnen noch bei der Prüfung der fachgesetzlichen Voraussetzungen im Rahmen der Abwägung nach § 37 Abs. 5 StrG eingestellt. Bei der Prüfung der vorstehend beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die die Zulassung des Vorhabens von vornherein ausschließen.

#### **B.IV. Planrechtfertigung**

Die notwendige Planrechtfertigung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gegeben, da die Ziele der vorgelegten Planung mit den Zielen des Fachplanungsrechts konform sind und die Planung konkret erforderlich ist, um diese Ziele zu erreichen. Die Planrechtfertigung ist grundsätzlich dann gegeben, wenn das Vorhaben objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis, sondern bereits dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Straßengesetzes Baden-Württemberg entspricht und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten – öffentlichen – Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist. Diese Voraussetzungen liegen vor.

##### **B.IV.1. Fachplanerische Zielkonformität**

Die Planung des Neubaus einer Radschnellverbindung mit begleitendem Fußweg und Wegen zur Anbindung an das bestehende Radwegenetz sind gerechtfertigt, wenn dafür nach Maßgabe der vom baden-württembergischen Straßengesetz verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen ein Bedürfnis besteht, das heißt die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv erforderlich ist. Das Vorhaben muss mit den Zielen des Gesetzes übereinstimmen (fachplanerische Zielkonformität).

Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG sind die Straßen nach der Leistungsfähigkeit der Straßenbaulastträger in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.

Die unter Ziff. B.I.1.2 beschriebenen verkehrlichen Zielsetzungen stimmen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde mit diesen fachplanerischen Zielsetzungen überein. Vorrangiges Ziel der Vorhabenträgerin ist die Herstellung einer leistungsfähigen, konfliktarmen, attraktiven und möglichst direkten Verbindung im Grünzug Nordost als Teil einer überörtlichen Radschnellverbindung sowie eine Anbindung der Stadtteile Vogelstang und Wallstadt an diese Verbindung. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden Bedenken gegen die von der Vorhabenträgerin formulierten Ziele der Erschließung des Grünzugs Nordost sowie der Erweiterung des Radwegenetzes der Stadt Mannheim geäußert.

Gegen das Ziel der Erweiterung des Mannheimer Radwegenetzes und dessen Berücksichtigung im Abwägungsvorgang spreche, dass der Bau von zusätzlichen Radwegen nicht per se eine Verbesserung darstelle. Es sei zu befürchten, dass der Bau der Radschnellverbindung zum Selbstzweck werde und bestehende Wegeverbindungen entwertet würden. Die Planfeststellungsbehörde hat hinsichtlich dieser Zielsetzung jedoch keine Bedenken. Der Vorhabenträgerin geht es nicht darum, irgendeinen zusätzlichen Radweg zu bauen, sondern das bestehende Radwegenetz verkehrlich sinnvoll und unter Berücksichtigung verschiedener Nutzergruppen und Bedarfe zu ergänzen und die Radschnellverbindungstrasse sowie den Anbindungsweg auch dazu zu nutzen, innerhalb der Stadt Mannheim sinnvolle neue Wegebeziehungen zu schaffen. Den fachplanerischen Vorgaben des § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG ist damit Genüge getan.

Auch das Ziel einer (barrierefreien) Erschließung des Grünzugs Nordost als wichtiges Naherholungsgebiet ist mit § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG vereinbar.

#### **B.IV.2.      Erforderlichkeit/Konkreter Bedarf**

Die Planrechtfertigung erfordert neben der fachplanerischen Zielkonformität, dass das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein. Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme also objektiv erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04). Das Vorhaben ist erforderlich, da es nach dem vorliegenden Sachverhalt vernünftigerweise geboten ist. Es beruht auf einem schlüssigen Verkehrskonzept. Maßgabe in Bezug auf die fachplanerische Zielkonformität im Sinne des § 9 StrG ist hier, dass die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis der Allgemeinheit genügenden Zustand zu versetzen sind.

##### **B.IV.2.1.    Radschnellverbindungstrasse**

Ein Bedarf für den Neubau der Radschnellverbindungstrasse nach den Kriterien der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg konnte zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen werden.

Das Land Baden-Württemberg sieht, unter Berücksichtigung des erhöhten Aufwandes, der mit dem Bau einer Radschnellverbindung im Vergleich zu anderen Radwegen verbunden ist, den Bau einer Radschnellverbindung ab einem Nutzerpotenzial von 1.500



Fahrradfahrenden pro Tag als umsetzungswürdig an. Ab einem Nutzerpotenzial von 2.000 Fahrradfahrenden wird das Herstellen vordringlich empfohlen (Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg, S. 3, Unterlage 10.4 der Planunterlagen). Die Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 sieht in Art. 3 Abs. 3 ein hohes Radverkehrspotenzial als Förderungsvoraussetzung vor. Ein hohes Potenzial liegt danach in der Regel vor, wenn Prognoseverkehrsstärken von mehr als 2.000 Radfahrten pro Tag im Querschnitt zu erwarten sind. Bei niedrigeren Prognosebelastungen kann die Wirtschaftlichkeit und der Bedarf gegebenenfalls im Einzelfall nachgewiesen werden. Jedenfalls bei Vorliegen eines Radverkehrspotenzials in dieser Größenordnung, kann davon ausgegangen werden, dass auch eine Planrechtfertigung gegeben ist.

In der genannten Potenzialanalyse wurden aufkommensstarke Korridore innerhalb des Landes identifiziert. Den Untersuchungsschwerpunkt bildet im Rahmen der Untersuchung der Alltagsverkehr und hier insbesondere der Berufs- und Ausbildungsverkehr zu den bedeutenden Arbeitsplatzstandorten. Im Rahmen der Analyse wurden das Verlagerungspotenzial des motorisierten Individualverkehrs auf den Radverkehr und die regional unterschiedlichen Radverkehrsfahrten im Bestand berücksichtigt. Hinsichtlich der Berechnung wird im Einzelnen auf die Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg verwiesen.

Für den Korridor der planfestgestellten Radschnellverbindungstrasse wurde ein Potenzial von 2.900 Fahrradfahrenden pro Tag ermittelt. Ein Ergebnis dieser Größenordnung wird auch durch die Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Darmstadt – Rhein-Neckar bestätigt, die vom Verband Region Rhein-Neckar in Auftrag gegeben wurde. Hier ergibt sich für den gesamten Abschnitt Mannheim – Viernheim – Weinheim ein Nutzerpotenzial von 2.000 bis 2.800 Fahrradfahrenden pro Tag.

Im Laufe des Verfahrens wurde mehrfach eingewendet, dass innerhalb der Stadt Mannheim bereits ein gut ausgebautes Wegenetz vorhanden sei. Bei einem Ausbau bzw. der Sanierung bestehender Wege bestehe kein Bedarf für den Neubau einer Radschnellverbindung.

Dem kann die Planfeststellungsbehörde nicht folgen. Ziel der Erweiterung der bestehenden Radwegeinfrastruktur durch Radschnellverbindungen in Mannheim und der Region ist eine grundlegende Veränderung der Mobilitätsstrukturen. Das Fahrrad soll auch auf längeren Strecken eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln und

insbesondere zum motorisierten Individualverkehr werden. Deutlich mehr Menschen als bisher sollen künftig Anreiz und Gelegenheit haben, Wege zur Arbeit, zur Ausbildung oder in der Freizeit klimaschonend, umweltbewusst, gesund sowie zeit- und kostensparend mit dem Rad zurückzulegen. Damit das bestehende Potenzial verwirklicht werden kann, werden Radschnellverbindungen als neue Elemente der Radverkehrsinfrastruktur benötigt. Als ein Teilstück der Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim bzw. Darmstadt – Rhein-Neckar trägt das planfestgestellte Vorhaben zu dieser Entwicklung bei. Bei Vorliegen eines Radverkehrspotenzials in dem dargestellten Umfang, ist daher von einem Bedarf für eine Radschnellverbindung auszugehen. Der Ausbau und die Sanierung bestehender innerstädtischer Radwege und der Neubau der Radschnellverbindung stehen nebeneinander und ergänzen sich.

Die im Rahmen der genannten Studien ermittelten und der Planung zu Grunde gelegten Potenziale werden im Anhörungsverfahren von verschiedenen Seiten als nicht plausibel kritisiert:

Grundsätzlich wird bemängelt, dass die Ermittlung der Zahlen und damit des Bedarfs für den Bau einer Radschnellverbindung im Wesentlichen auf einer theoretischen Analyse beruhe. Es wird vorgetragen, dass im Rahmen von Verkehrszählungen die tatsächlichen Nutzerzahlen zu ermitteln gewesen wären. Das aktuelle Radverkehrsaufkommen sei weitaus geringer als die dargestellten Zahlen und es sei nicht erklärbar, warum von einem derart hohen Nutzerpotenzial ausgegangen werde.

Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken gegen die Vorgehensweise im Rahmen der Potenzialanalyse. Es ist zutreffend, dass die Nutzerzahlen im Bestand deutlich von den ermittelten Werten entfernt sind. Dies liegt jedoch darin begründet, dass sich der Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr erst durch den fortschreitenden Ausbau des Radwegenetzes im prognostizierten Umfang entwickeln kann. Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung. Ein verbessertes Angebot führt dazu, dass mehr Personen ihr Fahrrad nutzen. Tatsächliche Zahlen sind daher nur sehr bedingt aussagekräftig. Die Vorhabenträgerin hat jedoch auch eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2018 berücksichtigt, wonach bereits im Bestand mehr als 1.000 Radfahrende den Weg durch die Kleingartenanlage nutzen. Eine Steigerung der Nutzerzahlen in dem berücksichtigten Umfang erscheint aufgrund der Bündelungswirkung von Radschnellverbindungen und vor allem wegen der bei einem allgemeinen Ausbau des Radschnellverbindungsnetzes zu erwartenden Veränderung des Modal Split schlüssig.

Weiter wird von Naturschutzverbänden und Einwendern vorgetragen, dass die Potenzialanalyse nicht hinreichend berücksichtige, dass die Stadt Mannheim bereits ein gut ausgebautes bzw. im Ausbau befindliches Wegenetz habe, das unter anderem Radwege umfasst, die aus Richtung Weinheim kommend eine direktere Verbindung in die Mannheimer Innenstadt und zur Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim ermöglichen, als dies bei der planfestgestellten Trasse der Fall ist. Insbesondere wird auf die beim „Runden Tisch Radverkehr“ vorgestellten Pläne zu direkten Radverbindungen (Käfertal-Innenstadt entlang Mannheimer Straße, Riedbahnunterführung Neustadter Straße-Käfertaler Straße) hingewiesen. Auch für Radfahrende aus Vogelstang, Wallstadt und Feudenheim sei beispielsweise der bestehende Weg um die Au wesentlich kürzer. Lediglich Käfertal-Süd und Teile Vogelstangs kämen innerhalb der Stadt Mannheim als Einzugsgebiete in Betracht. Es sei daher davon auszugehen, dass ein Teil der potenziellen Nutzer einer Radschnellverbindung innerhalb der Stadt Mannheim auf direktere Wege ausweiche und die Radschnellverbindung mit der planfestgestellten Trassenführung nicht im erwarteten Umfang angenommen werde. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sei keine Bedarfsplanung erfolgt, die im Detail untersucht, welche Ströme von potenziellen Radfahrenden von den Zentren im Umkreis zu bedeutenden Zielen zu erwarten sind. Nur wenn die Wegebeziehungen bekannt sind, könne eine bedarfsgerechte Schaffung von Radwegen erfolgen und zu einer höheren Bereitschaft führen, auf das Fahrrad umzusteigen.

Auch unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass das Potenzial für die Radschnellverbindungstrasse deutlich über 2.000 Radfahrenden pro Tag liegt. Es ist zutreffend, dass die Radschnellverbindungstrasse von den genannten Punkten aus nicht die kürzeste Verbindung in die Mannheimer Innenstadt darstellt. Wie die Vorhabenträgerin auch im Erörterungstermin erläutert hat, berücksichtigen die Machbarkeitsstudien jedoch, dass es gerade in innerstädtischen Bereichen ein Radwegenetz mit einer Vielzahl von Wegeverbindungen gibt, die je nach Wegebeziehung und Interesse des jeweiligen Nutzenden im Einzelfall vorzugswürdig sein werden. Dennoch ist, bedingt durch die Bündelungswirkung und die Attraktivität der Radschnellverbindungstrasse, mit einer hohen Zahl auch innerstädtischer Nutzender zu rechnen. Neben Personen, die in die Mannheimer Quadrate gelangen wollen und daher möglicherweise den Weg über die Mannheimer Straße oder eine ähnliche Verbindung entlang der B 38 nutzen werden, gibt es auch Personen, die andere Ziele haben, wie beispielsweise in Richtung der Neckarau, Neustheim oder Neuhermsheim. Bereits im Bestand wird der Weg durch die Kleingarten-

anlage in verhältnismäßig großem Umfang genutzt. Hinzu kommen künftig Radfahrende aus den Wohnquartieren Franklin und Spinelli mit künftig bis zu 9.500 bzw. 4.500 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Radschnellverbindung führt durch das Wohnquartier Spinelli und unmittelbar an dem Wohnquartier Franklin vorbei. Neben Personen, die in die Mannheimer Quadrate gelangen wollen und daher möglicherweise den Weg über die Mannheimer Straße oder eine ähnliche Verbindung entlang der B 38 nutzen werden, gibt es auch Personen, die andere Ziele haben, wie beispielsweise die Neckarau, Neuostheim oder Neuhermsheim.

Die Potenzialanalyse nimmt neben dem innerstädtischen Verkehr vor allem die überörtlichen Wegebeziehungen in den Blick. Die Vorhabenträgerin führt nachvollziehbar aus, dass der Einzugsbereich einer Radschnellverbindung über eine Länge von 5 bis 15 km reiche. Neben unmittelbar benachbarten Flächen wie Spinelli, Vogelstang oder Käfertal seien daher auch Verbindungen nach Neckarau über die Feudenheimer Schleuse und Verbindungen bis in die Gartenstadt zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin erläutert bezüglich der ermittelten Zahlen in der Machbarkeitsstudie weiter, dass im Bestand zwischen Viernheim und Mannheim täglich ca. 10.000 Wege von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zurückgelegt werden. Hinzu kommen Studierende, Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende, Selbständige und Personen, die Wege in ihrer Freizeit zurücklegen. Damit gibt es täglich ca. 15.000 Wege, die heute mit dem Auto, dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Bei einer guten interkommunalen Verbindung könne der Streckenabschnitt nicht nur von Radfahrenden aus Mannheim, sondern auch durch immer mehr Radfahrende aus Viernheim genutzt werden. Es ergeben sich bei Berücksichtigung dieser Zahlen allein 2.250 „Fahrradwege“ zwischen Mannheim und Viernheim. In der Zahl der Potenzialanalyse sind auch Weinheimer Radfahrer und weitere Verkehrsverflechtungen berücksichtigt.

Bemängelt wird auch, dass die der Potenzialanalyse zugrunde gelegten Schülerzahlen von 30.000 bis 45.000 nicht zutreffen könnten. Es gebe in ganz Mannheim nur ca. 42.000 Schülerinnen und Schüler, von denen viele nicht als Nutzende der Radschnellverbindung in Betracht kämen, da sie Schulen im Stadtteil des jeweiligen Wohnorts besuchen würden. Darüber hinaus seien Schülerinnen und Schüler als Nutzende einer Radschnellverbindung eher als Hemmnis einzuordnen, da sie oft in Gruppen und mit geringem Tempo unterwegs seien.

Die Vorhabenträgerin hat diesbezüglich erläutert, dass die Daten zu den Schülerzahlen in der „Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“ adressscharf vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg, Stand Oktober 2015, abgefragt worden seien. Die Einzugsbereiche der Schulen seien dabei mit einem Radius von 500 m mit dem Korridor (1000 m Breite) einer möglichen Radschnellverbindungstrasse im Geoinformationssystem verschnitten worden. Als Ergebnis lägen 31.000 Schüler innerhalb der Schnittmenge. Diese Zahl beziehe sich auf alle Schulplätze in Weinheim, Viernheim und Mannheim. Dies sei eine einerseits grobe, andererseits für den landesweiten Vergleich aber ausreichende Herangehensweise. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass bei der Potenzialermittlung in einem Verkehrsmodell die Radverkehrsaufkommen von Berufspendlern, Studierenden sowie Alltags-, Freizeit- und Tourismusverkehren berücksichtigt werden. Schülerinnen und Schüler sind nicht als Hauptgruppe berücksichtigt, sondern stellen lediglich eine Untergruppe dar, die standardmäßig bei der Ermittlung der Streckenpotenziale mitberücksichtigt wird. Im Rahmen der Potenzialanalyse wird die Schülerzahl deshalb separat aufgeführt, weil eine hohe Anzahl von Schülerplätzen neben der reinen Zahl potenzieller Nutzender einen weiteren Hinweis auf die Sinnhaftigkeit einer Radschnellverbindung darstellt. Auch insofern hat die Planfeststellungsbehörde daher keine Zweifel hinsichtlich der Bedarfsermittlung.

Im Ergebnis ist die Planfeststellungsbehörde überzeugt, dass für den Korridor der planfestgestellten Radschnellverbindungstrasse ein erhebliches Radverkehrspotenzial im Umfang von mehr als 2.000 Radfahrenden pro Tag besteht.

Das Verkehrskonzept der Vorhabenträgerin stellt sich auch als insgesamt schlüssig dar. Die Trasse schließt direkt an wichtige Verbindungswege nach Käfertal-West, das Wohngebiet Käfertal-Im Rott und die geplante Brücke über die Sudetenstraße zur Weiterführung nach Vogelstang, Wallstadt und Heddesheim an. Sie führt außerdem direkt durch das Wohnquartier Spinelli. Zudem eignet sich die Trasse auch deshalb als Radschnellverbindung, weil eine direkte Verbindung an die vom Land Baden-Württemberg geplante Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim ermöglicht wird. Die Anbindung kann nach entsprechendem Ausbau der Straße Neckarplatt am südlichen Anschlusspunkt der vorliegend planfestgestellten Radschnellverbindungstrasse erfolgen.

Gegen das Vorhaben wird im Anhörungsverfahren eingewendet, dass grundlegende Merkmale einer Radschnellverbindung nicht erfüllt seien. Statt Zentren zu verbinden, führe die Radschnellverbindung an dem Stadtteil Feudenheim vorbei und binde auch

Wallstadt nicht direkt an die Innenstadt Mannheims an. Es sei somit keine direkte Linienführung gewährleistet, bebaute Gebiete wie der Stadtteil Feudenheim würden ausgeschlossen.

Ein schlüssiges Verkehrskonzept setzt nicht zwingend voraus, dass die Merkmale einer Radschnellverbindung nach den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg erfüllt sind. Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch davon überzeugt, dass dies vorliegend der Fall ist. Insbesondere stehen die vorgenannten Gesichtspunkte nicht entgegen. In den Qualitätsstandards ist als ein definierendes Merkmal einer Radschnellverbindung angeführt, dass es sich um eine interkommunale Verbindung zwischen Quellen und Zielen des Alltagsradverkehrs handeln muss. Bebaute Gebiete dürfen nicht ausgeschlossen werden. Vorliegend muss berücksichtigt werden, dass es sich bei dem planfestgestellten Teilabschnitt zwischen der Feudenheimer Straße und der Völklinger Straße in Mannheim um die innerstädtische Weiterführung einer längeren Gesamttrasse handelt. Es liegt in der Natur der Sache, dass nicht jeder Stadtteil unmittelbar an die Radschnellverbindungstrasse angebunden sein kann. Auch muss keine Trassenführung in den Innenstadtbereich gewährleistet werden. Es geht zwar darum, zentrale Orte zu verbinden. Dies ist jedoch nicht damit gleichzusetzen, dass alle Stadtteile einer Stadt mit dem Stadtzentrum bzw. der Innenstadt zu verbinden sind. Durch die Radschnellverbindungstrasse in ihrer Gesamtheit werden die Städte Weinheim, Viernheim und Mannheim verbunden und eine Anbindung an die Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim gewährleistet. Zur Abschnittsbildung wird auf die weiteren Ausführungen unter Ziff. B.X.1 verwiesen. Da das bisherige Radwegenetz erhalten bleibt, ergeben sich für die nicht unmittelbar an die Radschnellverbindung angeschlossenen Stadtteile auch keine Nachteile gegenüber dem Bestand. Mit der Ausgleichsmaßnahme M1 des landschaftspflegerischen Begleitplans wird ein Weg entsiegelt. Weiter nördlich wird jedoch ein Geh- und Radweg geplant, der die gleiche Wegebeziehung bedient. Die Genehmigung erfolgt außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses, der Bau wird von der Vorhabenträgerin jedoch zugesagt.

Schlüssig ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis auch, dass der Bau der Radschnellverbindungstrasse gleichzeitig zur barrierefreien Erschließung des Grünzugs Nordost bzw. der Feudenheimer Au genutzt wird. Hiergegen wird insbesondere von den Naturschutzverbänden BUND, NABU und dem Umweltforum Mannheim eingewendet, dass es dem Zweck und Charakter einer Radschnellverbindung widerspreche. Die barrierefreie Erschließung bzw. generell die Erschließung von

Naherholungsgebieten sei nicht Kernziel der Anlage einer Radschnellverbindung. Ziel sei vielmehr, vergleichbar mit einer Autobahn, das schnelle Vorankommen von Berufspendlern und vergleichbaren Nutzerinnen und Nutzern. Darüber hinaus sei die Feudenheimer Au bereits durch die vorhandenen Wege hinreichend erschlossen.

Die Planfeststellungsbehörde hat insoweit keine Bedenken gegenüber der Planung der Vorhabenträgerin. Es ist zwar zutreffend, dass Radschnellverbindungen sich insbesondere für wichtige Pendlerachsen eignen und die durchgängige, attraktive und sichere Befahrbarkeit mit hohen Geschwindigkeiten eines der zentralen Merkmale von Radschnellverbindungen ist. Dem widerspricht es jedoch nicht, wenn die Vorhabenträgerin mit dem Vorhaben weitere Ziele verfolgt, die die Nutzung als Radschnellverbindung nicht beeinträchtigen. Dies ist vorliegend der Fall. Mit der Radschnellverbindung erfolgt in der Feudenheimer Au erstmalig eine getrennte Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer, die gerade für Blinde und Sehbehinderte von besonderer Bedeutung, aber auch für andere Erholungssuchende von Vorteil ist. Erstmals werden auch die Zugänge zur Feudenheimer Au barrierefrei ausgestaltet.

Insgesamt ist damit festzuhalten, dass eine Planrechtfertigung gegeben ist.

#### **B.IV.2.2. Anbindungsweg mit Brücke über die Sudetenstraße**

Auch für den Anbindungsweg nach Vogelstang und Wallstadt besteht ein Bedarf. Die städtische Fahrradinfrastruktur wird durch die Erweiterung verbessert. Insbesondere werden die Stadtteile Vogelstang und Wallstadt auf einem möglichst direkten Weg an die Radschnellverbindungstrasse angeschlossen.

Gegen den Anbindungsweg und den Bau des Brückenbauwerks wird von privater Seite eingewendet, dass ein solcher für die vorgesehenen Nutzergruppen keine Vorteile im Hinblick auf die Wegeführung zum Anknüpfungspunkt Feudenheimer Straße mit sich bringe. Auf die weitergehenden Ausführungen unter Ziff. B.XIV.1.19 wird verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat dazu für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargestellt, dass der Anbindungsweg nicht vorrangig dazu dienen soll, eine möglichst kurze bzw. zeitsparende Verbindung aus den Stadtteilen zu der Unterführung der Feudenheimer Straße zu schaffen. Es soll eine Anbindung geschaffen werden, die es den Bewohnerinnen und Bewohnern ermöglicht, künftig gerade auch vom nördlichen Anknüpfungspunkt über die Radschnellverbindung weitere Ziele zu erreichen. Die Streckenführung der Radschnellverbindung und des Anbindungswegs sei in das bestehende Netz an Haupt- und Querverbindungen eingeflochten und verbessere die

Infrastruktur im Stadt-Umland-Verkehr. Das bestehende städtische Radwegenetz bleibe erhalten und werde lediglich erweitert. Im Vergleich zu den Wegen, auf denen bereits im Bestand die Unterführung der Feudenheimer Straße erreicht werden kann, biete der planfestgestellte Geh- und Radweg zwar keine kürzere Verbindung, jedoch den Vorteil, dass er nicht unmittelbar entlang städtischer Hauptverkehrsstraßen, sondern in ruhigerer und weniger schadstoffbelasteter Umgebung verlaufe. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ist die Planfeststellungsbehörde von der Erforderlichkeit eines Anbindungsweges überzeugt. Hinsichtlich Alternativen zu dem planfestgestellten Brückenbauwerk wird auf Ziff. B.X.3.3 verwiesen.

#### **B.IV.3. Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit**

Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht feststellbar, dass die Verwirklichung des Vorhabens nicht beabsichtigt, objektiv unmöglich oder unwahrscheinlich ist.

Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahme ist als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie wird vielmehr im Verfahren zur Bewilligung von Fördermitteln geprüft und ist im Übrigen der Beurteilung der Vorhabenträgerin im Rahmen ihrer Finanz- und Haushaltsverantwortung und der für sie geltenden Vorschriften überlassen.

Eine ab der Auslegung der Planunterlagen mit Eingriffen in das Privateigentum verbundene Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist jedoch rechtswidrig. Daher darf im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben auch verwirklicht wird. Insoweit kann die Realisierung eines Vorhabens auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Diese Einschätzung setzt einen Zeithorizont voraus. Insofern kann (auch) für das planungsrechtliche Vollzugshindernis der mangelnden Finanzierbarkeit des Vorhabens auf den gesetzlich bestimmten Zeitrahmen für den Beginn der Durchführung des Plans ab Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses abgestellt werden, in dem die Unsicherheiten einer Plandurchführung längstens als zumutbar erscheinen und von den Planbetroffenen hinzunehmen sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007, 5 S 2257/05 unter Hinweis auf Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes und anderer Obergerichte).

Die Vorhabenträgerin hat die feste Absicht, das Projekt zu realisieren. Sie hat eine umfangreiche Planung vorgelegt und stets bekräftigt, dass der Bau zeitgerecht vollzogen werden soll. Die Radschnellverbindung soll bereits im Rahmen der Bundesgarten-



schau Mannheim 2023 als Teil des Gesamtkonzepts für die Mobilität der Besucherinnen und Besucher zur Verfügung stehen. Die Planfeststellungsbehörde hat darüber hinaus auch keine Zweifel an der Finanzierbarkeit des Vorhabens.

### **B.V. Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung**

Der Umbau des Knotenpunktes steht im Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Regionalplanung. Dementsprechend wurden weder vom Regierungspräsidium Karlsruhe als höherer Raumordnungsbehörde noch vom Verband Region Rhein-Neckar Bedenken zu dem Vorhaben geäußert.

Die maßgeblichen Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung ergeben sich aus dem Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002) und dem Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar (ERP) 2014.

Gemäß des Grundsatzes Ziff. 2.2.3.6 des LEP 2002 ist der nicht motorisierte Verkehr durch Ausweitung und Aufwertung des Rad- und Fußwegenetzes zu stärken. Beim Ausbau eines engmaschigen überörtlichen Radwegenetzes sind die Verdichtungskerne einzubeziehen und die Eignung für den wohnortnahen Freizeitverkehr zu berücksichtigen. Nach Ziff. 4.1.17 LEP 2002 soll Baden-Württemberg durch ein zusammenhängendes, großräumiges Radwegenetz erschlossen werden, das durch kleinräumige Verbindungen bedarfsgerecht zu ergänzen ist. Die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsstätten, zentralörtlichen Versorgungsstandorten und Freizeiteinrichtungen über Rad- und Fußwege sowie die Verknüpfung des Rad- und Fußwegenetzes mit Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs sind zu verbessern. Überörtlich ist ein vom motorisierten Verkehr getrenntes Wegenetz anzustreben. Die Zielsetzungen der Vorhabenträgerin entsprechen diesen Grundsätzen. Als Teilabschnitt der Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim, die wiederum einen Abschnitt der Verbindung Darmstadt – Rhein-Neckar darstellt, und als Verbindungsstück zur geplanten Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim, stellt das Vorhaben insbesondere einen bedeutenden Schritt hin zu einem zusammenhängenden, großräumigen Radwegenetz in Baden-Württemberg und darüber hinaus dar. Durch die Anschlusswege erfolgt eine bedarfsgerechte Anbindung der Stadt Mannheim. Bei der Planung wurde darüber hinaus auch die Eignung für den wohnortnahen Freizeitverkehr und eine Verknüpfung mit Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs berücksichtigt.

Der ERP legt in Ziff. 1.3.2 die Achse Mannheim – Viernheim – Weinheim als regionale Entwicklungsachse fest. Diese Achsen sind ein Planungsinstrument zur Sicherung,

Ordnung und Steuerung der Siedlungsentwicklung. Sie dienen der Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang einer leistungsfähigen Bandinfrastruktur, dem Leistungsaustausch von zentralen Orten untereinander und mit den sie umgebenden Räumen.

Die höhere Raumordnungsbehörde weist in ihrer Stellungnahme vom 22.01.2021 darauf hin, dass die Trasse im südlichen und im östlichen Teil eine Grünstreifen gemäß Ziff. 2.1.2 des ERP quert. Grünstreifen haben die Funktion, eine bandartige Siedlungsentwicklung und das Zusammenwachsen von Siedlungsgebieten zu verhindern. Sie dienen als Klimaschneisen, Lebens- und Vernetzungsräume für Tiere und Pflanzen sowie siedlungsnahe Erholungszonen, weshalb sie von Bebauung freigehalten werden sollen. In dem planfestgestellten Vorhaben sieht die höhere Raumordnungsbehörde diesbezüglich jedoch keinen Zielkonflikt, zumal durch den Radweg auch die Zugänglichkeit des Naherholungsgebiets Feudenheimer Au und der Radverkehr im regionalen Zusammenhang gefördert werde. Damit wird insbesondere den in Ziff. 2.2.7.2 und 3.1.6.1 des ERP dargelegten Grundsätzen Rechnung getragen.

Im Teilabschnitt östlich der Spinelli Barracks quert die Trasse der Anbindungswege ferner ein Vorranggebiet für die Landwirtschaft gemäß Ziff. 2.3.1.2 ERP. In Vorranggebieten für die Landwirtschaft ist eine Flächeninanspruchnahme für Verkehrsanlagen ausnahmsweise möglich und nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der Standorterfordernisse vorliegend zulässig. Auch die höhere Raumordnungsbehörde sieht mit Blick auf das Vorhaben diesbezüglich keinen Konflikt.

Die kommunale Bauleitplanung und städtebauliche Belange stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen. Als Maßnahme von überörtlicher Bedeutung unterfällt das Vorhaben grundsätzlich § 38 BauGB. Die überörtliche Bedeutung ergibt sich aus der über die Stadt Mannheim hinausgehende Verkehrsbedeutung des Vorhabens als Teilabschnitt einer überörtlichen Radschnellverbindung. Das Vorhaben liegt im Bereich des Flächennutzungsplans des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim. Die aktuelle Fassung des Flächennutzungsplans ist seit 07.07.2020 rechtswirksam. Die ehemals militärisch genutzten Flächen der Spinelli Barracks sind im Bereich des Trassenverlaufs als Grünfläche bzw. Parkanlage dargestellt. Die Flächen im Bereich der Feudenheimer Au sind als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Die Festsetzungen stehen indes einer Nutzung für Fuß- und Radwegeverbindungen nicht entgegen. Der Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim hat sich mit Schreiben vom 18.02.2020

und 03.12.2020 zum Vorhaben geäußert und insoweit ebenfalls keine Bedenken vorgetragen.

## **B.VI. Straßenbau, Kreuzungen/Einmündungen, Widmung**

Die Errichtung der Geh- und Radwege entspricht den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus, so dass die Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Der Abschnitt der Radschnellverbindung Mannheim – Viernheim – Weinheim wird nahezu ausschließlich entsprechend der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg ausgebaut. Lediglich punktuell ergibt sich eine Abweichung im Bereich der Kleingartenanlage im Süden der Feudenheimer Au, wo der Gehweg für einen kurzen Abschnitt mit einer Breite von lediglich 2 m ausgebaut wird. Dies ist unter Sicherheitsaspekten unbedenklich. Im Übrigen sind die Geh- und Radwege nach den Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) geplant.

Das geplante Brückenbauwerk über die Sudetenstraße quert zugleich Verkehrswege der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV). Gemäß § 29 Abs. 2 Satz 2 StrG soll der Planfeststellungsbeschluss zugleich regeln, wer die Kosten für den Bau oder die Änderung einer Kreuzung zu tragen und wer die Kreuzung zu unterhalten hat. Diese Regelung gilt jedoch lediglich für Kreuzungen von Straßen des Landesrechts untereinander und mit Gewässern und kommt daher vorliegend nicht zum Tragen. Die Vorhabenträgerin schließt mit der RNV insoweit einen Kreuzungsvertrag.

Im Übrigen ist die Vorhabenträgerin Trägerin der Baulast für alle kreuzenden Straßen.

Über die Widmung der Geh- und Radwege war im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht zu entscheiden. Die zuständige Straßenbaubehörde entscheidet nach § 5 Abs. 2 Nr. 2 StrG über die Widmung. Die Straßenverkehrsbehörde ist zuständig für die Anordnungen von Verkehrszeichen und Straßenmarkierungen nach der Straßenverkehrsordnung (StVO).

## **B.VII. Naturschutz**

### **B.VII.1. Eingriffe in Natur und Landschaft**

Gemäß den vorgelegten Unterlagen plant die Vorhabenträgerin, in rechtlich relevanter Weise in Natur und Landschaft einzugreifen. Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt und Nutzung von

Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben bzw. reduziert ist.

Ein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung liegt indes nicht vor. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind zulässig und stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind unvermeidbar im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG. Das Vermeidungsverbot verpflichtet den Verursacher, in allen Planungs- und Realisierungsstadien dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben so umweltfreundlich wie möglich umgesetzt wird. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, die den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen können, gegeben sind. Die Formulierung „am gleichen Ort“ soll zum Ausdruck bringen, dass das Vermeidungsverbot im Sinne der Vorschrift auf die Möglichkeit von Ausführungsvarianten an dem geplanten Standort des Vorhabens zielt. Das naturschutzrechtliche Vermeidungsverbot gilt demnach nur innerhalb des konkret geplanten Vorhabens und setzt, ebenso wie die Verursacherpflichten Ausgleich und Ersatz, ein, nachdem die Trassenauswahl stattgefunden hat. Die vorausgehende Variantenprüfung ist Teil der planerischen Abwägung. Die Frage nach alternativen Trassen, die sich aus naturschutzfachlicher Sicht möglicherweise günstiger darstellen könnten, stellt sich daher an dieser Stelle nicht. Somit ist vorliegend insbesondere kein Vergleich mit den von der Vorhabenträgerin geprüften Varianten A1a bis A4a-d anzustellen, wie es im Rahmen des Anhörungsverfahrens von den Naturschutzverbänden, insbesondere dem NABU, und einer Vielzahl von Einwendern gefordert wurde. Geplante Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan, dort insbesondere in den Maßnahmenblättern und in einem Maßnahmenplan (Unterlagen 8.1b und 8.8b) sowie in diesem Planfeststellungsbeschluss unter Ziff. B.III.1 dargestellt. Darüber hinaus vermindert sich durch die Planung einer Unterführung anstelle einer Überführung zur Querung der Straße Am Aubuckel die Intensität des Eingriffs in das Landschaftsbild.

Von BUND, dem Umweltforum Mannheim und von privaten Einwendern wird gegen das Vorhaben eingewendet, dass keine ausreichende Gesamtschau für die im Rahmen der Bundesgartenschau Mannheim 2023 geplanten Maßnahmen in der Feudenheimer Au stattgefunden habe. Es müsse außerdem sichergestellt sein, dass die mit den verschiedenen Projekten im Zusammenhang stehenden Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen in der Summe realisierbar sind und sich nicht teilweise behindern. Während im Rahmen der §§ 14 ff. BNatSchG ausschließlich die durch das jeweils beantragte Vorhaben hervorgerufenen Eingriffe betrachtet werden, ist es zutreffend, dass die im Rahmen dieses Beschlusses festgesetzten Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen tatsächlich umsetzbar sein müssen. Gleichzeitig dürfen sie nicht im Widerspruch zu anderen bereits festgesetzten Maßnahmen stehen. Dies wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt und insbesondere durch die Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Mannheim gewährleistet. Zur Berücksichtigung bei der praktischen Umsetzung sieht die Vorhabenträgerin eine ökologische Bauüberwachung vor, die für die Begleitung der baulichen Umsetzung des gesamten Grünzugs Nordost verantwortlich ist. Die Abstimmung und Koordinierung der Maßnahmen wird von der Vorhabenträgerin zugesagt.

#### **B.VII.1.1. Boden**

Im Rahmen der Planungen kommt es zur temporären Inanspruchnahme von 9.544 m<sup>2</sup> natürlicher Böden. Es kommt zu einem Verlust natürlicher Böden durch Bodenabtrag und Versiegelung im Umfang von 8.698 m<sup>2</sup> sowie Bodenabtrag und Überschüttung im Umfang von 12.403 m<sup>2</sup>. Bisher unversiegelter anthropogen überformter Boden geht im Umfang von 6.295 m<sup>2</sup> verloren.

Die Naturschutzverbände BUND, NABU und das Umweltforum Mannheim weisen auf die umfangreiche Inanspruchnahme und Neuversiegelung von Boden hin. Zur Reduktion der Neuversiegelung schlägt das Umweltforum Mannheim in der Stellungnahme vom 21.01.2021 vor, den parallel zur Radschnellverbindung geplanten Fußweg durchgängig mit einer wasserdurchlässigen Oberfläche (z.B. wassergebundene Decke) zu erstellen. Die als weiteres Ziel des Vorhabens genannte barrierefreie Erschließung sei nicht Kernziel der Anlage einer Radschnellverbindung. Zudem sei zu prüfen, ob bei Verwendung einer wasserdurchlässigen Oberfläche die Breite des Grünstreifens reduziert werden könne, um die Gesamtbreite der Trasse zu verringern. Die Vorhabenträgerin folgt der Anregung nicht, da zum einen die Herstellung der Barrierefreiheit zwar nicht als erstes, aber doch als bedeutsames Ziel angesehen wird. Zum anderen sei die Wasserdurchlässigkeit von wassergebundenen Flächen fraglich. Die Frage, ob

der Fußweg barrierefrei ausgestaltet werden soll, ist eine Frage der Zielsetzung und Planungsentscheidung der Vorhabenträgerin. Auf die Ausführungen unter Ziff. B.IV.1 und B.IV.2 wird insoweit verwiesen. Ein entsprechendes Vorgehen kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde von der Vorhabenträgerin im Rahmen einer Vermeidungsmaßnahme daher nicht verlangt werden.

Im Gegenzug zu der Inanspruchnahme von Flächen bzw. Böden werden nach der Darstellung im landschaftspflegerischen Begleitplan Flächen im Umfang von 8.663 m<sup>2</sup> anthropogen veränderte Böden durch Extensivierungsmaßnahmen im Rahmen des Vorhabens rekultiviert oder entsiegelt und 1.092 m<sup>2</sup> im Zuge der Anlage von Wegen mit Versickerung von Niederschlagswasser vor Ort teilentsiegelt. Die Vorhabenträgerin sieht die Entsiegelung eines Bestandswegs nördlich der Straße Am Aubuckel vor (Maßnahme M1, 1.125 m<sup>2</sup>). Das Umweltforums Mannheim merkt diesbezüglich an, dass der in den Planunterlagen angesetzte ökologische Wert für die Maßnahme zu hoch sei, da die Fläche unmittelbar am Fahrbahnrand der stark befahrenen Straße Am Aubuckel liegt. Die Berücksichtigung der Fläche mit 16 Ökopunkten pro m<sup>2</sup> ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die Ökokonto-Verordnung (ÖKVO) sieht keine Berücksichtigung der Lage einer entsiegelten Fläche vor. Die Anrechnung mit 16 Ökopunkten pro m<sup>2</sup> ergibt sich aus Ziff. 3.1.2 der Anlage 2 zur ÖKVO.

Bei der Bilanzierung der Eingriffe und der Ausgleichsmaßnahmen nach der Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung“ (LUBW 2012, Heft „Bodenschutz 24“) verbleibt danach in der Summe ein Defizit, das bei Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen einem Wert von 109.334 Ökopunkten entspricht und den die Vorhabenträgerin schutzgutübergreifend mit Maßnahmen zugunsten des Schutzgutes Pflanzen/Biotope verrechnet. Bei diesem Schutzgut ergibt sich ein Überschuss von 260.126 Ökopunkten.

Die untere Bodenschutzbehörde bei der Stadt Mannheim bemängelt in ihrer Stellungnahme vom 18.01.2021 das danach bestehende große Kompensationsdefizit zu Lasten des Schutzgutes Boden, das nahezu 50 % des Bedarfs entspricht. Es seien weitere Möglichkeiten eines bodenbezogenen Ausgleichs, z.B. durch Bodenaufwertungs- oder Entsiegelungsmaßnahmen zu prüfen (Entsiegelung von weiteren Wegen in der Au etc.). Auch die Naturschutzverbände, insbesondere der BUND, kritisieren das hohe Defizit. Nach erneuter Prüfung sieht die Vorhabenträgerin sich in der Lage, zwei wei-

tere Maßnahmen durchzuführen. Der Parkplatz an der Kleingartenanlage im nördlichen Bereich der Feudenheimer Au (Flurstück Nr. 22198/33) mit einer Fläche von 1.125 m<sup>2</sup> und der Parkplatz an der Max-Joseph-Straße westlich des Herzogenriedparks (Flurstück Nr. 442/5) mit einer Fläche von 770 m<sup>2</sup> können teilsiegelung werden. Die Verpflichtung zur Durchführung der Maßnahmen wird in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt (vgl. Ziff. A.IV.3.24).

Die von der unteren Naturschutzbehörde zusätzlich geforderte Entsiegelung eines Weges (West/Ost-Ausrichtung) südlich des Parkplatzes von der Kleingartenanlage Richtung Feudenheim („Alte Gärtnerei“) ab der westlichen Einfahrt bis zur Querung des neuen Gehwegs der Radschnellverbindung kommt vorliegend dagegen nicht in Betracht, da die Entsiegelung zwar von der Vorhabenträgerin durchgeführt werden soll, dies jedoch als Bestandteil eines anderen Verfahrens.

Das Umweltforum Mannheim weist zudem auf einen Fußweg hin, der Teil eines getrennten Fuß- und Radwegs auf der der Maßnahme M1 gegenüberliegenden Straßenseite südwestlich der Straße Am Aubuckel nördlich der Kreuzung Wingertsbuckel ist. Der asphaltierte Fußweg sei mehrere Meter breit und die Oberfläche in einem sehr schlechten Zustand. Es werde vorgeschlagen, hier einen Teil des Fußwegs, der an das Hochgestade angrenzt, zurückzubauen und zu entsiegeln. Dies würde den kompletten Abschnitt entlang der Feudenheimer Au nördlich der Kreuzung Wingertsbuckel betreffen. Durch diese Entsiegelungsmaßnahme könnten zudem die Bäume und Sträucher am Hochgestade besser mit Wasser versorgt werden, was gerade in heißen, trockenen Sommern von Vorteil sei. Dies würde auch insgesamt zu einer Verbesserung der ökologischen Situation des Hochgestades führen. Die Vorhabenträgerin teilt diesbezüglich mit E-Mail vom 08.10.2021 mit, dass der Geh- und Radweg südwestlich der Straße Am Aubuckel in Abstimmung mit dem Eigenbetrieb Stadtraumservice umgeplant wird. Sollte nach Festlegung/Planung eines verkehrssicheren Querschnitts eine Entsiegelung möglich sein, werde dieses Potenzial genutzt. Eine entsprechende Zusage sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Auch nach Berücksichtigung der weiteren Entsiegelungsmaßnahmen verbleibt es bei einer teilweise schutzgutübergreifenden Kompensation. Diese ist jedoch zulässig.

Für den Bereich der bauzeitlich begrenzten Flächeninanspruchnahme ist davon auszugehen, dass durch den schonenden Umgang mit Bodenmaterial, die Begrünung von Oberbodenmieten während der bauzeitlichen Zwischenlagerung, Tiefenlockerung von

Boden nach der temporären Flächeninanspruchnahme (Maßnahmen V11, V12, V13) sowie die von der unteren Bodenschutzbehörde vorgeschlagenen und in diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Nebenbestimmungen, die beeinträchtigten Bodenfunktionen in gleichartiger Weise wiederhergestellt werden, dieser Eingriff mithin ebenfalls ausgeglichen wird.

#### **B.VII.1.2. Landschaftsbild**

Das geplante Vorhaben bewirkt eine potenzielle Veränderung des Landschaftsbilds durch das Entfernen landschafts- und ortsbildprägender Gehölzbestände sowie durch die Anlage der verhältnismäßig breiten asphaltierten Radwegtrasse und die Unterführung des Hochgestades in der Feudenheimer Au. Durch die Führung der Trasse entlang bestehender Strukturen am Rande der Feudenheimer Au und den Ersatz der zunächst zur Überführung der Straße am Aubuckel geplanten Rampen-/Brückenkonstruktion durch die Unterführung wird die Erheblichkeit des Eingriffs in das Landschaftsbild reduziert. Zur Eingrünung und optischen Einbindung der Radwegtrasse in die Landschaft, insbesondere im Bereich der Feudenheimer Au, sind Gehölzpflanzungen geplant (Maßnahme KO6). Auch im Bereich der Unterführung findet nach Fertigstellung der Baumaßnahme eine Eingrünung statt. Das Hochgestade erhält punktuelle Pflanzungen mit gebietsheimischen Gehölzen und Wildstauden (vgl. Nebenbestimmung Ziff. A.IV.2.7). Die Entwicklung von Sandrasen sowie arten- und blütenreicher Wiesen trägt darüber hinaus zur Aufwertung des Landschaftsbildes bei (Maßnahmen KO3 und KO4). Die untere Naturschutzbehörde hatte in ihrer Stellungnahme vom 12.03.2020 kritisiert, dass in der Eingriffs-/Ausgleich-Bilanz Gehölzpflanzungen berücksichtigt, diese im Maßnahmenplan jedoch nicht eingezeichnet seien. Dies wurde in den geänderten Planunterlagen vom 09.11.2020 ergänzt, so dass die Standorte der Gehölzpflanzungen nun als hinreichend konkretisiert zu bewerten sind. Der Eingriff in das Landschaftsbild ist damit ebenfalls nach § 15 Abs. 2 BNatSchG ausgeglichen.

#### **B.VII.1.3. Pflanzen, Biotope**

Die Eingriffe in das Schutzgut Pflanzen, Biotope werden vollständig ausgeglichen. Die größten Eingriffe betreffen unterschiedliche Grünlandgesellschaften auf rund 1,4 ha. Die Vorhabenträgerin sieht diesbezüglich Maßnahmen zur Entwicklung und Pflege von arten- und blütenreichen Wiesen sowie Aufwertungsmaßnahmen auf bestehenden Grünlandflächen durch eine angepasste Pflege vor. Zudem erfolgen in den Böschungsbereichen der Radschnellverbindung Begrünungsmaßnahmen. Eingriffe in Kleingehölze und Baumgruppen der offenen Landschaft werden durch die Anlage von



Feldgehölzen und Feldhecken ausgeglichen. Zudem erfolgen im Zuge der Anlage der Radschnellverbindung Neupflanzungen von Bäumen.

Baubedingte Beeinträchtigungen von hervorragend und besonders bedeutsamen Biotoptypen durch die Flächeninanspruchnahme als Baustelleneinrichtungsfläche ergeben sich in folgendem Umfang: Fettwiese mittlerer Standorte 0,8 ha, Weide mittlerer Standorte 0,07 ha, ausdauernde Ruderalvegetation trockenwarmer Standorte 9 m<sup>2</sup>, Feldhecke 0,1 ha, Baumgruppe 50 m<sup>2</sup>, Grasweg 34 m<sup>2</sup>. Anlagebedingt ergeben sich die folgenden Verluste von hervorragend und besonders bedeutsamen Biotoptypen durch die Flächeninanspruchnahme für die Anlage des Radwegs: Fettwiese mittlerer Standorte 0,5 ha, Weide mittlerer Standorte 0,04 ha, ausdauernde Ruderalvegetation trockenwarmer Standorte 0,4 ha, Sandrasen kalkhaltiger Standorte 78 m<sup>2</sup>, Feldgehölz, Feldhecke, Gebüsche 0,2 ha, Allee, Baumreihen, Baumgruppen 0,2 ha, Sukzessionswald aus Laubbäumen 30 m<sup>2</sup> und Grasweg 0,1 ha. Die Kompensation erfolgt durch die auch unter Ziff. B.III.1.4 dargestellten Maßnahmen KO1 bis KO9.

Anlagebedingt sind insgesamt 126 m<sup>2</sup> der kartierten Fläche einer FFH-Mähwiese betroffen, davon entsprechen rund 71 m<sup>2</sup> dem Lebensraumtyp „Magere Flachland-Mähwiese“ (6510). Der Ausgleich erfolgt insofern durch die Maßnahme KO9, mit der auf Flächen nördlich und südlich der bestehenden FFH-Mähwiese bestehendes Grünland zu Magergrünland (Salbei-Glatthaferwiese) entwickelt werden soll.

Weitergehende bauzeitliche Beeinträchtigungen werden durch das Aufstellen von Schutzwänden zur Schonung von Vegetationsbeständen vermieden bzw. vermindert (Maßnahme V11).

Das Umweltforum Mannheim weist in seiner Stellungnahme vom 21.01.2021 darauf hin, dass im landschaftspflegerischen Begleitplan nicht ausreichend berücksichtigt sei, dass bei Ersatzpflanzungen für Bäume gebietsheimische Pflanzen verwendet werden müssen. Auch die untere Naturschutzbehörde kritisiert dies und fordert die Aufnahme einer entsprechenden Verpflichtung im Planfeststellungsbeschluss. Dem ist die Planfeststellungsbehörde nachgekommen (vgl. Ziff. A.IV.2.11). Die Vorhabenträgerin hat nach § 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG gebietsheimische Pflanzen zu verwenden. Die Vorhabenträgerin hat zugestimmt, dass die konkrete Auswahl im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde erfolgen wird.

Mit der Ausgleichsmaßnahme KO6 ist die Pflanzung von 164 Bäumen vorgesehen. Im Verfahren wurden von einem privaten Einwander Bedenken gegen diese Form des Ausgleichs geäußert. Die letzten Sommer hätten gezeigt, dass viele junge Bäume bei Trockenheit nicht ausreichend bewässert würden. Die Vorhabenträgerin hat dazu in ihrer Gegenstellungnahme ausgeführt, dass die Neupflanzungen mit einer Fertigstellungspflege gemäß DIN 18916 und einer Entwicklungspflege gemäß DIN 18919 vorgenommen werden sollen. Zur Sicherstellung einer angemessenen Pflege hat die Planfeststellungsbehörde, auch dem Vorschlag der unteren Naturschutzbehörde entsprechend, durch eine Nebenbestimmung vorgegeben, dass für alle Ersatzbiotop- und Baumpflanzungen eine dreijährige Anwuchspflege zu gewährleisten ist. Ausfallende Gehölze sind zu ersetzen (vgl. Ziff. A.IV.2.9).

Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust von bestandsbedrohten Pflanzenarten, zum einen durch die Flächeninanspruchnahme als Baustelleneinrichtungsfläche, zum anderen durch die Trassierung der Radschnellverbindung im Bereich der Feudenheimer Au. Die Bienen-Ragwurz ist auf einer Fläche von rund 0,2 ha betroffen. Auf der gleichen Fläche wurde auch ein Exemplar einer Pyramiden-Hundswurz festgestellt.

Zur Kompensation sieht die Vorhabenträgerin die Umsiedlung der Bienen-Ragwurz vor. Gleiches wird für die Pyramiden-Hundswurz durch Nebenbestimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt (vgl. A.IV.2.15). Die Standortbedingungen für diese Orchideenart entsprechen denen für die Bienen-Ragwurz, so dass die Umsiedlung auf die gleiche Fläche erfolgen kann. Die untere Naturschutzbehörde war bei der Beurteilung eingebunden und hat die Vorgehensweise aus naturschutzfachlicher Sicht am 23.07.2021 bestätigt.

Der BUND äußert in seiner Stellungnahme vom 09.03.2020, dass er erhebliche Bedenken gegen das Vorgehen habe. Bereits die Auswirkungen des Bauvorhabens seien nicht richtig erfasst, da eine punktuelle Betrachtung von Individuen, die durch den Flächenverbrauch verloren gehen, nicht sachgerecht sei. Dies sei deshalb der Fall, weil im Rahmen der Bauarbeiten mit Zerstörungen auch über die Baueinrichtungsflächen hinaus gerechnet werden müsse. Außerdem sei mit einer Veränderung der Standortbedingungen durch Schattenwurf zu rechnen. Genannt werden die zwischenzeitlich nicht mehr vorgesehene Rampen-/Brückenkonstruktion zur Querung der Straße Am Aubuckel, aber auch die geplanten Baumpflanzungen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erscheint die Darstellung der betroffenen Standorte geeignet, um die Schwere der Auswirkungen zu ermitteln und festzustellen, dass die dargestellten Maßnahmen zur Kompensation ausreichen. Die tatsächliche Anzahl der Pflanzen sowie die individuellen Standorte können je nach Witterungsbedingungen stark schwanken. Die Vermeidung von weitergehenden Beeinträchtigungen im Rahmen der Bauarbeiten wird nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch den Einsatz einer ökologischen Baubegleitung in ausreichendem Maße sichergestellt. Es ist allerdings zutreffend, dass sich die in diesem Planfeststellungsbeschluss anderweitig festgesetzten Kompensationsmaßnahmen nicht negativ auf die für Orchideen geeigneten Standorte auswirken dürfen. Sofern dies für Pflanzungen zutreffen sollte, die im Maßnahmenplan dargestellt sind, müssen in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde Ersatzstandorte ausgewählt werden (vgl. Nebenbestimmung Ziff. A.IV.2.12).

Der BUND stellt weiterhin in Frage, wie erfolgversprechend die vorgesehene Umsiedlung von Pflanzen im Rahmen der Maßnahme KO8 sein kann. Die für die Umsiedlung vorgesehene Fläche liege komplett im Auenlehm und sei darüber hinaus bis 2019 landwirtschaftlich genutzt worden. Diesen nährstoffreichen Standort in eine artenreiche Wiese zu entwickeln, die als Lebensraum für die Bienen-Ragwurz dienen kann, würde nach Einschätzung des BUND rund zehn Jahre dauern. Die Fläche müsse über die Mahd zunächst abgemagert werden, im Anschluss müsse sich das notwendige Bodenleben entwickeln. Es fehle in den Planunterlagen an einer Anleitung zur Entwicklung und Pflege der Wiese sowie an Referenzprojekten für langfristige Umsetzungserfolge. Schließlich sei es auch notwendig, für die bestehende Wiese einen Pflegeplan zu erstellen, da der derzeitige Landwirt in Kürze in Ruhestand gehe.

Die Vorhabenträgerin hat dazu Stellung genommen: Die Aushagerung der Fläche sei vorgesehen. Ein detaillierter Pflege- und Entwicklungsplan werde nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses erarbeitet und darin auch eine für den Entwicklungszyklus der Bienen-Ragwurz optimierte Mahd vorgesehen. Im Rahmen eines Monitorings werde die Maßnahmenumsetzung in der Ausführung begleitet. Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass in der Ausführung die vom BUND genannten Punkte Berücksichtigung finden werden. Durch ein Risikomanagement, das sich an den Ergebnissen des Monitorings orientiert, sollen im Sinne einer Nachsteuerung notwendigenfalls weitere Maßnahmen ergriffen werden.

Auch der NABU hat Zweifel an den Erfolgsaussichten der Maßnahme, wie bisher im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt, geäußert. Im Rahmen des Erörterungstermins hat ein Vertreter des NABU dargelegt, dass er es aus fachlicher Sicht für zielführender halte, wenn man Oberboden aus den Bereichen der aktuellen Standorte abtrage und auf der für die Maßnahme KO8 vorgesehenen Fläche ausbringe, um die Exemplare der Orchidee dann dort auszusetzen. Da die Fläche ausreichend groß ist, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, nach beiden Methoden vorzugehen. Der landschaftspflegerische Begleitplan wurde insoweit angepasst.

Die Planfeststellungsbehörde hält das Vorgehen auf Grundlage eines spezifischen Pflege- und Entwicklungsplans für erforderlich. Gleichzeitig ist es jedoch ausreichend, wenn dessen Erstellung vor Durchführung der Maßnahme im Rahmen einer Ausführungsplanung erfolgt. Durch die Anwendung der beiden verschiedenen Methoden, die jede für sich genommen erfolversprechend sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Maßnahme zur Kompensation geeignet ist. Die Durchführung eines Monitorings ist im landschaftspflegerischen Begleitplan für alle festgesetzten Maßnahmen vorgesehen. Die Erhaltung der beiden Standorte mit Hauptvorkommen der Bienen-Ragwurz, wie vom BUND angemahnt, wird durch die vorhabenbedingten Eingriffe nicht gefährdet.

Die Erstellung eines Pflegeplans für die bestehenden Flächen kann von der Vorhabenträgerin nicht verlangt werden, da mögliche Standortverschlechterungen, die auf den Wegfall der Pflege durch den aktuell bewirtschaftenden Landwirt zurückzuführen wären, nicht durch das Vorhaben bedingt sind.

#### **B.VII.1.4. Tiere**

Die anlagebedingten Verluste von Lebensräumen für Fledermäuse, Vögel, Reptilien, Amphibien und Insekten werden durch die Maßnahmen KO1 bis KO7 und KO9 kompensiert, die unter Ziff. B.III.1.3 und Ziff. B.III.1.4 bereits dargestellt sind. Die Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen für Tiere sind nach Art und Umfang an den Anforderungen des besonderen Artenschutzes nach §§ 44, 45 BNatSchG ausgerichtet. Teilweise werden mit den Maßnahmen auch Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen (Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität) aufgrund artenschutzrechtlicher Belange, die sich aus § 44 Abs. 5 Satz 2 ergeben, geplant (vgl. Unterlage 9.1b der Planunterlagen). Für einzelne Maßnahmen wird daher auch auf die Ausführungen unter Ziff. B.VII.5.2 verwiesen. Die Maßnahmen

sollen gleichzeitig gleichartige und gleichwertige Lebensräume für die weiteren, nicht dem speziellen Artenschutz unterliegenden Tierarten bereitstellen.

Insbesondere Fledermäuse und höhlenbrütende Vögel werden durch die anlage- und baubedingte Beseitigung von Bäumen und/oder Gebäuden mit potenziellen Quartieren beeinträchtigt. Die verlorengehenden Strukturen für Fledermäuse und Vögel können nur über Zeiträume von mehreren Jahrzehnten in vergleichbarer Anzahl entstehen. Zur Überbrückung dieser Zeiträume ist das umfangreiche Exponieren künstlicher Nisthilfen und Quartiere geplant.

Der BUND trägt in seiner Stellungnahme vom 09.03.2020 vor, dass die Radschnellverbindung mit ihrer Breite von 4 m, einem Grünstreifen von 1,0 bis 2,5 m und einem 2,5 m breiten Fußweg zudem für viele am Boden lebende Tiere eine unüberwindbare Trennung der beidseitigen Lebensräume darstelle. Die Vorhabenträgerin führt diesbezüglich in ihrer Gegenstellungnahme aus, dass es zutreffend sei, dass befestigte Flächen für viele Tiere eine Trennwirkung haben. Relevant sei diese Wirkung im Rahmen der Planung in Bezug auf gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten. Für die hier in Frage kommenden Amphibien- und Reptilienarten sei die Trasse nicht unüberwindbar. Im Norden der Feudenheimer Au, der aus ökologischer Sicht besonders sensibel sei und wo mit Wanderungsbewegungen von Amphibien, Reptilien und anderen Arten gerechnet werden müsse, sei daher die Installation einer Amphibienleiteinrichtung (Maßnahme V9) vorgesehen. Die Amphibiendurchlässe seien nicht nur von Amphibien nutzbar, sondern könnten auch Reptilien, Kleinsäugetern und Käfern als Querungshilfe dienen. Die Planfeststellungsbehörde folgt diesen Ausführungen und geht davon aus, dass eine erhebliche Beeinträchtigung vermieden wird.

Mit der Anlage eines Naturstreifens innerhalb der Unterführung der Straße Am Aubuckel (Maßnahme KO10) soll eine Querungshilfe mit dem Ziel einer Vernetzung der Bereiche der Spinelli Barracks und der Feudenheimer Au geschaffen werden, die beiderseits der Straße Am Aubuckel liegen.

Das Umweltforum Mannheim hatte in seiner Stellungnahme vom 21.01.2021 darum gebeten, zwischen dem Naturstreifen und der Radschnellverbindungstrasse eine Barriere zu errichten, so dass keine Tiere auf die Trasse gelangen können. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dies im Wege der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Möglich sei beispielsweise der Einbau eines Hochbords.

Der BUND führt in seiner Stellungnahme aus, dass die Funktion des Naturstreifens unklar sei. Es sei durchaus möglich, dass Tiere die Fläche nutzen, um von den Bereichen der Spinelli Barracks in die Feudenheimer Au zu gelangen. Es wird sich nach Einschätzung des BUND aber eher um zufällige Nutzungen handeln. Für Amphibien wie Wechsel- und Kreuzkröte würde der Wanderweg nicht in Frage kommen, da das Augewässer für die beiden Arten nicht in Frage komme. Sie benötigten offene Gewässer mit Rohboden und geringem Bewuchs. Da der Naturstreifen keine spezielle artenschutzbezogene Zielsetzung verfolge, sei die vorgeschlagene Bewässerung der Flächen unnötig. Sie benötige Grundwasser und Energie, was mit einer nachhaltigen Planung nicht vereinbar sei.

Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass der Naturstreifen aus artenschutzrechtlicher Sicht der Vernetzung der Lebensräume auf dem Gelände der Spinelli Barracks sowie in der Feudenheimer Au und den angrenzenden Kleingärten diene. Der Naturstreifen diene tatsächlich nicht der gezielten Wanderung von Amphibien, solle jedoch auch für Amphibien nutzbar sein, so dass ein feuchter Rand innerhalb der Unterführung erforderlich und sinnvoll sei, um ein Austrocknen von Amphibien zu verhindern. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Die Maßnahme ist insgesamt nicht zu beanstanden.

Hinsichtlich der Maßnahme KO1, Kleingartenrekultivierung wird von privaten Einwendern vorgetragen, dass diese nicht im Sinne einer Kompensation berücksichtigt werden dürfe. Es könne nicht sein, dass Kleingartenparzellen zunächst zurückgebaut werden, um die Wiederbegrünung dann als Ausgleichsmaßnahme anrechnen zu lassen. Das Vorgehen entspricht jedoch den Vorgaben des § 15 Abs. 2 BNatSchG. Da es sich als unvermeidbar im Sinne der Vorschrift darstellt, die Parzellen zunächst zurückzubauen, ist ein Ausgleich zu schaffen. Es ist naheliegend dies, soweit es vor Ort möglich ist, dadurch zu bewirken, dass die Flächen im Anschluss an die Baumaßnahmen wieder so entwickelt werden, dass sie als Lebensräume für Vögel und Reptilien zur Verfügung stehen. Für die dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen erfolgt der Ausgleich über die weiteren bereits dargestellten Maßnahmen.

Problematisch ist die Beleuchtung der Radschnellverbindung bzw. des Anbindungswegs, insbesondere in ökologisch sensiblen Bereichen. Darauf weisen die untere Naturschutzbehörde, die Naturschutzverbände und auch mehrere private Einwender hin. Potenziell ungünstigen Auswirkungen ergeben sich insbesondere für Fledermäuse

und Insekten. Bei Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgeschlagenen bzw. in der Nebenbestimmung Ziff. A.IV.2.23 konkretisierten und verbindlich festgesetzten Vermeidungsmaßnahme V17 wird die Beeinträchtigung so weit minimiert, dass kein Eingriff im Sinne von § 14 BNatSchG gegeben ist. Von Bedeutung ist insoweit insbesondere der Verzicht auf eine Beleuchtung der Radschnellverbindungsstrecke im Bereich der Feudenheimer Au in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr. Für den Anbindungsweg wird, mit Ausnahme des Brückenbauwerks, wo dies unter Sicherheitsaspekten unbedingt erforderlich ist, auf eine Beleuchtung verzichtet. Das Umweltforum Mannheim fordert darüberhinausgehend mit Schreiben vom 21.01.2021, dass auch die Unterführung der Straße Am Aubuckel nicht dauerhaft, sondern bedarfsabhängig mit einem Bewegungsmelder erfolgt. Die Vorhabenträgerin sieht an dieser Stelle keine bedarfsabhängige Beleuchtung vor, da Verkehrswege durch Unterführungen als besonders sensible Bereiche hinsichtlich der Sicherheit eingestuft werden. Bei einem Verzicht auf eine dauerhafte Beleuchtung kann hier ein sogenannter Angstraum entstehen. Die Vorhabenträgerin führt aus, dass die Unterführung sich im städtischen Umfeld mit einer Vielzahl künstlicher Lichtquellen befinde und damit keine relevante zusätzliche Lichtquelle darstelle. Die bereits im Bestand im städtischen Umfeld vorkommenden Arten würden hierdurch nicht erheblich gestört. Zur Minimierung werden insektenfreundliche Leuchtmittel verwendet. Ab 24 Uhr wird die Beleuchtung gedimmt. Die Planfeststellungsbehörde hält diese Minimierungsmaßnahmen für sachgerecht.

Damit sieht der festgestellte Plan insgesamt diejenigen vorhabenbegleitenden Maßnahmen vor, die von der Vorhabenträgerin verlangt werden können, um das Vorhaben dem Vorrang von Vermeidung und Minimierung anzupassen. Ergänzend zu den Planunterlagen hat die Planfeststellungsbehörde zur Sicherstellung der gesetzlichen Voraussetzung bzw. zur Konkretisierung der Maßnahmen Nebenbestimmungen festgesetzt (vgl. Ziff. A.IV.2). Damit ist außerdem nachvollziehbar begründet, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, § 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG.

Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind ebenfalls im landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben und im Maßnahmenplan dargestellt. Ergänzend sind die in diesem Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Maßgaben und Nebenbestimmungen zu berücksichtigen. Unter Zugrundelegung der nachvollziehbaren Aussagen im landschaftspflegerischen Begleitplan bewertet die Planfeststellungsbehörde die geplanten Maßnahmen als hinreichende Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 15 Abs. 2 BNatSchG.

## **B.VII.2. Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au**

Die Trasse der Radschnellverbindung wird, wie bereits dargestellt, teilweise im Bereich des Landschaftsschutzgebiets Feudenheimer Au verlaufen. Das Landschaftsschutzgebiet hat eine Größe von rund 44 ha. Es wird im Norden und Osten durch die Böschungsoberkante des Hochgestades an der Straße Am Aubuckel, im Süden und Südwesten durch das Wegegrundstück Flurstück Nr. 22198/18, welches östlich der Kleingartenanlage liegt, im Westen und Nordwesten durch die Einfriedigung der nördlichen Kleingartenanlage begrenzt. Die durch die Verordnung des Bürgermeisteramtes Mannheim über das Landschaftsschutzgebiet "Feudenheimer Au" vom 28. Dezember 1988 in § 3 festgelegten Schutzzwecke sind:

- die Sicherung und Erhaltung der letzten noch freien Bestandteile der Feudenheimer Au,
- die Erhaltung und Schaffung von Hecken, Feldgehölzen und Einzelbäumen, Saumbiotopen und Feuchtgebieten sowie das Erhalten von unbearbeiteten und ungespritzten Randstreifen,
- die Leistungsfähigkeit eines ausgewogenen Naturhaushaltes, insbesondere im Hinblick auf das Stadtklima, zu gewährleisten sowie
- den Erholungswert für die Allgemeinheit zu erhalten.

Durch die Ausweisung des Schutzgebiets im Jahr 1988 wurde insbesondere dem Wunsch, die Querung des Gebiets durch Verlängerung der B 38a zu verhindern, Rechnung getragen. Neben der Bedeutung als letztes zusammenhängendes Stück Landschaft in unmittelbarer Nähe des Großstadtzentrums, wurde im damaligen Antrag auf Unterschutzstellung auch auf die kulturhistorische Bedeutung des Hochgestades abgestellt. Bis zum 17. Jahrhundert floss der Neckar im Bereich der Feudenheimer Au und bildete eine Flussschlinge aus. Dieser sogenannte Mäander ist noch heute an dem Hochgestade entlang des Aubuckels zu erkennen.

Verboten sind nach § 4 LSG-VO alle Handlungen, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen, insbesondere wenn dadurch der Naturhaushalt geschädigt, die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter nachhaltig gestört, eine geschützte Flächennutzung auf Dauer geändert, das Landschaftsbild nachteilig geändert oder die natürliche Eigenart der Landschaft auf andere Weise beeinträchtigt, der Naturgenuss oder der besondere Erholungswert der Landschaft beeinträchtigt oder das Hochgestade verändert oder geschädigt wird.



Durch das planfestgestellte Vorhaben werden innerhalb des Landschaftsschutzgebiets Flächen im Umfang von insgesamt rund 1,5 ha dauerhaft in Anspruch genommen. Hiervon werden rund 0,6 ha versiegelt bzw. teilversiegelt. Bauzeitlich kommt es darüber hinaus zu vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen auf rund 0,03 ha. Außerdem ist im Bereich des Hochgestades eine Unterführung der Straße am Aubuckel vorgesehen. Im Bereich des Hochgestades werden Bäume bzw. Gehölze entfernt.

Damit werden, wie dies im Laufe des Verfahrens auch von den Naturschutzverbänden BUND, NABU und dem Umweltforum Mannheim sowie von einer Vielzahl von Einwendern vorgetragen wurde, Verbotstatbestände verwirklicht. Dies ist der Fall, obwohl die Vorhabenträgerin eine Reihe von Maßnahmen vorsieht, mit denen Eingriffe im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG minimiert und kompensiert werden, nach der Planänderung vom 09.11.2020 auf eine Rampen-/Brückenkonstruktion im Bereich des Hochgestades verzichtet und auch die Trassenführung in einer Weise angepasst hat, die die zerschneidende Wirkung auf das Gebiet verringert. Insbesondere ist auch mit der Unterführung der Straße Am Aubuckel von einer Veränderung bzw. Schädigung des Hochgestades im Sinne von § 4 Nr. 6 LSG-VO auszugehen.

Gemäß § 8 LSG-VO i.V.m. § 67 Abs. 1 Satz Nr. 1 BNatSchG kann von dem Verbot befreit werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Die Befreiung kommt dabei nur in atypischen Einzelfällen in Betracht, die vom Verordnungsgeber nicht vorausgesehen werden konnten. Auch wenn die Anlage von Straßen, Wegen, Plätzen oder anderen Verkehrswegen vom Verordnungsgeber offensichtlich vorausgesehen und dementsprechend auch unter einen Erlaubnisvorbehalt gestellt wurde, handelt es sich vorliegend um eine solche atypische Sondersituation. Der Neubau einer Radschnellverbindung ist im Unterschied zu sonstigen Geh- und Radwegen ein singuläres Vorhaben. Darüber hinaus war zum Zeitpunkt der Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet noch nicht absehbar, wie die gesellschaftliche Entwicklung im Hinblick auf die Bedeutung klimafreundlicher Mobilitätsformen voranschreiten würde und welche Rolle überörtliche und nach besonderen Standards ausgebaute Radschnellverbindungen dabei spielen würden. Damit unterscheidet sich der Bau der Radschnellverbindung beispielsweise von der ersatzweisen Anlage neuer Kleingartenparzellen im Landschaftsschutzgebiet.

Die Schaffung von Radschnellverbindungen liegt fraglos im öffentlichen Interesse. Radschnellverbindungen bieten aufgrund der hohen Qualitätsstandards, insbesondere im Hinblick auf die steigende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs die Chance, neue Reichweiten im Radverkehr und damit neue Zielgruppen zu erschließen. Entlang hoch belasteter Pendlerstrecken können Radschnellverbindungen einen großen Teil des Autoverkehrs auf das Fahrrad verlagern. Sie tragen dazu bei, die Luft sauber zu halten, Staus zu vermeiden und Lärm zu vermindern. Für den Korridor der planfestgestellten Verbindung wurde in der Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg ein hohes Nutzerpotenzial ermittelt. Ein öffentliches Interesse besteht damit gerade auch an der Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens als Teilstück der Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde besteht darüber hinaus auch ein öffentliches Interesse an einer attraktiven und barrierefreien Erschließung des Grünzugs Nordost. Das Vorhaben steht einer Freizeitnutzung in der Feudenheimer Au nicht entgegen, sondern macht sie auf neue Weise erlebbar.

Die Feudenheimer Au hat als letzte zusammenhängende Freifläche in unmittelbarer Nähe des Zentrums der Stadt Mannheim eine besondere Bedeutung, ebenso wie das landschaftsbildprägende Hochgestade. Der Neubau der Radschnellverbindungstrasse in der Feudenheimer Au ist mit der Versiegelung von Flächen in einigem Umfang verbunden. Allerdings bleibt die zusammenhängende Freifläche, die den besonderen Charakter der Feudenheimer Au ausmacht, aufgrund der Linienführung ganz am westlichen Rand und entlang bestehender Strukturen auch mit dem Bau der Radschnellverbindung nahezu vollständig erhalten. Die zerschneidende Wirkung der ursprünglichen Antragstrasse wurde mit der Planänderung vom 09.11.2020 stark reduziert. Die Unterführung zur Querung der Straße Am Aubuckel bewirkt zwar eine Veränderung des Hochgestades. Im Gegensatz zu dem zunächst geplanten Stegbauwerk, fügt sich die Unterführung mit der ebenerdigen Wegeführung jedoch in das Landschaftsbild ein. Somit bleibt auch der Eindruck des zusammenhängenden Hochgestades mit seiner markanten Oberkante erhalten. Das erhebliche öffentliche Interesse an der Schaffung einer überörtlichen Infrastruktur für klimafreundliche Mobilität im Bereich Mannheim – Viernheim – Weinheim und die positiven Aspekte, die mit der barrierefreien Erschließung des Grünzugs Nordost einhergehen, rechtfertigen im Ergebnis die Beeinträchtigungen im Bereich des Landschaftsschutzgebiets.

Die Befreiung muss darüber hinaus gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG notwendig sein. Dies bedeutet nicht, dass den für die Befreiung sprechenden öffentlichen

Belangen auf keine andere Weise als durch die Befreiung entsprochen werden kann. Es ist ausreichend, dass die Befreiung vernünftigerweise geboten ist. Es ist an dieser Stelle jedoch zu prüfen, ob eine für die Vorhabenträgerin zumutbare Alternative an einem anderen Standort vorhanden ist, mit der das öffentliche Interesse genauso gut erfüllt werden kann und für die keine Befreiung von Verboten der LSG-Verordnung erforderlich ist. Die Alternativen, die von Einwendern sowie den Naturschutzverbänden vorgeschlagen werden und ohne Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet auskommen, erfüllen die Anforderungen, die an eine Radschnellverbindung gestellt werden, nicht und sind für die Vorhabenträgerin entsprechend nicht zumutbar. Darunter fallen insbesondere die von der Vorhabenträgerin geprüfte Variante A4 bzw. die Variante, die in der beim Landtag von Baden-Württemberg eingereichten Petition 16/03562 dargestellt wird. Sie genügen nicht den Anforderungen an eine zukunftsorientierte Fahrradinfrastruktur, die als Teil eines leistungsstarken Netzes überörtlicher Verbindungen eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr schaffen soll. Auch die von der Vorhabenträgerin näher untersuchten Varianten stellen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine zumutbaren Alternativen dar. Sie sind nicht im gleichen Maße geeignet, die Zielsetzungen der Vorhabenträgerin zu verwirklichen und unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange das öffentliche Interesse an einer alltagstauglichen und möglichst störungsfreien Radschnellverbindung, die einen Beitrag zur Verkehrswende und damit auch zum Klimaschutz leisten kann, zu erfüllen. Es wird insoweit auch auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.3.2 verwiesen. Die näher geprüften Varianten kommen darüber hinaus ohnehin nicht ohne, in ihrer Tragweite jeweils unterschiedliche, Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet aus. Insbesondere sind auch die Varianten A4a bis A4d mit Eingriffen in das Hochgestade verbunden, die ihrem Umfang nach mit dem planfestgestellten Vorhaben mindestens vergleichbar sind.

Schließlich führt auch eine Betrachtung der Maßnahmen, die außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses in der Feudenheimer Au genehmigt oder bereits durchgeführt wurden, zu keiner anderen Beurteilung. In Landschaftsschutzgebieten sind sogenannte kumulative Auswirkungen mit anderen Vorhaben und Projekten bzw. Summationseffekte, anders als dies bei nach der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) geschützten Gebieten der Fall ist, nicht zu prüfen. Die Erteilung von Befreiungen darf jedoch nicht dazu führen, dass die Norm, von der befreit werden soll, gegenstandslos oder funktionslos wird oder sie ihren Zweck ganz oder teilweise nicht mehr erfüllen kann. Dass dies für die mit dem planfestgestellten Vorhaben verbundenen Eingriffe nicht der Fall ist, ergibt sich aus den Ausführungen in diesem Abschnitt. Anders als im

Laufe des Verfahrens vorgetragen, ist eine Radschnellverbindung in ihrer Dimensionierung und in ihrer Wirkung auf die Umgebung nicht mit einer Bundesstraße oder Autobahn vergleichbar. Auch in ihrer Gesamtheit bewirken die im Zuge der Bundesgartenschau Mannheim 2023 durchgeführten bzw. genehmigten Maßnahmen keine Funktionslosigkeit der Verordnung. Der Charakter der Feudenheimer Au, der durch das Hochgestade und zusammenhängende Freiflächen, aber nicht durch völlige Unberührtheit geprägt ist, bleibt insgesamt erhalten. Auch der ländliche Charakter wird nicht grundlegend verändert. Die Schutzzwecke werden also auch insgesamt nicht in einem Maß beeinträchtigt, das einer Befreiung entgegensteht.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungs-, Schutz-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der von der unteren Naturschutzbehörde geforderten und in diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Nebenbestimmungen kann gemäß § 8 LSG-VO i.V.m. § 67 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung von den Verboten nach § 4 LSG-VO erteilt werden. Aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung ersetzt dieser Planfeststellungsbeschluss die Befreiung. Die untere Naturschutzbehörde hat das nach § 54 Abs. 3 Satz 2 NatSchG erforderliche Einvernehmen erklärt.

### **B.VII.3. Gesetzlich bzw. besonders geschützte Biotop**

Durch das Vorhaben sind die folgenden nach § 30 BNatSchG bzw. § 33 NatSchG geschützten und amtlich kartierten Biotop von einer Versiegelung bzw. Teilversiegelung betroffen:

- 164172229056, Sandrasen kalkhaltiger Standorte auf Spinelli 2
- 165172220003, Schlehen-Feldhecke ‚Aufeld‘
- 165172229033, Feldhecke „Auf den Ried“
- 165172229035, Feldgehölz auf Wall zur Sudetenstraße

Der BUND bezweifelt in seiner Stellungnahme vom 19.01.2021, dass eine punktgenaue Inanspruchnahme von Sandrasen im Umfang von 78 m<sup>2</sup>, wie sie in den Planunterlagen der Vorhabenträgerin dargestellt ist, im Rahmen der Bauausführung tatsächlich umgesetzt wird. Mit einer umfangreicheren Inanspruchnahme sei zu rechnen. Dazu ist zu sagen, dass die dargestellte Planung als solche umsetzbar ist. Die von der Vorhabenträgerin bereits vorgesehene ökologische Baubegleitung erscheint jedoch auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde notwendig, um die Einhaltung der Vorgaben für die sensiblen Flächen sicherzustellen.

Die Vorhabenträgerin hat im Jahr 2014 im Hinblick auf Biotoptypen eine flächendeckende Kartierung auf Grundlage von Ortholuftbildern und mehreren Begehungen durchgeführt. Im Jahr 2018 wurde eine Aktualisierung durchgeführt. Im Zuge der Biotoptypenkartierung wurden weitere Biotope festgestellt, die den fachlichen Kriterien des § 30 BNatSchG bzw. § 33 NatSchG entsprechen, aber bisher nicht amtlich kartiert sind. Es handelt sich dabei um Feldgehölze und Feldhecken, die zum Teil ebenfalls betroffen sind.

Zerstörungen bzw. erhebliche Beeinträchtigungen von gesetzlich geschützten Biotopen sind grundsätzlich gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG verboten. Aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung ersetzt dieser Planfeststellungsbeschluss die Zulassung einer Ausnahme vom Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG. Dies erfolgt im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde gemäß § 33 Abs. 3 Satz 2 NatSchG. Eine Ausnahme kann zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen sind.

Im Rahmen des landschaftspflegerischen Kompensationskonzepts ist, neben dem Schutz von Vegetationsbeständen während der Bauzeit (Maßnahme V11), auch ein Ausgleich für den Verlust bzw. Beeinträchtigungen der betroffenen geschützten Biotope vorgesehen.

Mit der Kompensationsmaßnahme KO3 wird auf einer Fläche von rund 0,1 ha Sandrasen entwickelt und nachhaltig gesichert.

Mit der Maßnahme KO5 war im landschaftspflegerischen Begleitplan die Anlage von Feldgehölzen und Feldhecken auf einer Fläche von 0,2 ha in der Feudenheimer Au vorgesehen. Die untere Naturschutzbehörde hatte in ihrer Stellungnahme vom 18.01.2021 darauf aufmerksam gemacht, dass die vorgesehene Fläche auf dem Flurstück Nr. 22198/5 (Gemarkung Mannheim) als Teilstück direkt an eine Hecke angrenzt, die als CEF-Maßnahme für Gebüschbrüter (Bluthänfling, Gelbspötter und Dorngrasmücke) für den Rückbau Spinelli West durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag festgelegt wurde. Neben einer Auflichtung der bestehenden Gehölze, beinhaltet die CEF-Maßnahme die Anlage und Pflege von samenreichen Hochstaudenfluren. Eine Anlage von Feldgehölzen würde dem Ziel der CEF-Maßnahme widersprechen. Das Einvernehmen für eine Befreiung wurde entsprechend nicht erteilt. In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde sieht die Vorhabenträgerin daher nun die Anlage

von Feldhecken auf der Fläche 42493/1 (Gemarkung Mannheim) vor. Mit E-Mail vom 11.10.2021 hat die untere Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen erteilt.

Die Beeinträchtigungen werden durch die dargestellten Maßnahmen ausgeglichen, so dass die Voraussetzungen für die Zulassung der Ausnahme gegeben sind. Die Ausnahmezulassung ist vor dem Hintergrund des öffentlichen Interesses am Bau der Radschnellverbindung auch geboten.

#### **B.VII.4. Baumschutzsatzung der Stadt Mannheim**

Die Satzung der Stadt Mannheim über den Schutz von Grünbeständen (Baumschutzsatzung) vom 28.05.2019 stellt in § 1 alle Bäume des Gemeindegebietes außerhalb des Waldes im Sinne von § 2 des Landeswaldgesetzes (LWaldG) unter Schutz, sofern die Bäume einen Stammumfang von mehr als 60 cm, gemessen 100 cm über dem Erdboden, aufweisen.

Durch das Vorhaben sind 44 Bäume betroffen, die von der Regelung umfasst sind:

- 7 Bäume innerhalb der Kleingärten
- 4 Bäume nördlich der Straße Am Aubuckel
- 33 Bäume im Bereich Bürgerpark/Sudetenstraße

Nach § 3 der Baumschutzsatzung ist es verboten, Bäume im Sinne des § 1 ohne Erlaubnis der Stadt Mannheim – Naturschutzbehörde zu entfernen, zu zerstören oder zu verändern. Erlaubnisse können im Einzelfall nach § 7 Abs. 1 der Baumschutzsatzung erteilt werden. Aufgrund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung wird die erforderliche Erlaubnis vorliegend durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt. Die untere Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen erklärt. Da der Bau der Radschnellverbindung im öffentlichen Interesse erfolgt, die Anzahl der zu fällenden Bäume auf das unvermeidbare Maß reduziert wurde und im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsbilanz (Maßnahme KO6) Ersatzpflanzungen vorgesehen sind, sind die Baumfällungen im Ergebnis zulässig.

#### **B.VII.5. Artenschutz**

Im Rahmen der Zulassung des Vorhabens ist das besondere Artenschutzrecht gemäß §§ 44 ff. BNatSchG zu beachten.

§ 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 BNatSchG verbietet verschiedene Beeinträchtigungen wild lebender Tiere der besonders und der streng geschützten Arten. Für alle besonders

geschützten Arten gelten Schädigungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG), für alle streng geschützten Arten, die gleichzeitig auch stets besonders geschützt sind, vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG, darüber hinaus auch weitergehende Störungsverbote (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Bei allen in den § 44 Abs. 1 BNatSchG enthaltenen Verboten handelt es sich grundsätzlich um individuenbezogene Verbote. Mithin reicht bereits die Schädigung oder erhebliche Störung eines Individuums einer Art aus, um den Verbotstatbestand zu erfüllen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG verbietet darüber hinaus auch verschiedene Beeinträchtigungen wild lebender Pflanzen der besonders geschützten Arten.

Das Vorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des besonderen Artenschutzrechts. Eine ordnungsgemäße Bestandserfassung der Arten im Untersuchungsgebiet ist ausweislich der Artenschutzverträglichkeitsprüfung (vgl. Planunterlage 9.1b) erfolgt. Durch die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Maßnahmen kann eine Verwirklichung der Verbotstatbestände zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen werden.

#### **B.VII.5.1. Artenschutzrechtliche Bestandsaufnahme, Methodik/Umfang**

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Vorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende, methodisch fachgerechte Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Arten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Planfeststellungsbehörde nicht, ein lückenloses Arteninventar zu fertigen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Die Behörde verschafft sich die Daten in der Regel durch eine Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse aus Fachkreisen und Literatur und durch eine Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, 9 A 64.07; BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, 9 A 39.07).

Die Bestandserfassung ist hinsichtlich des methodischen Ansatzes und der Durchführung fehlerfrei erfolgt. In der artenschutzrechtlichen Prüfung wurden alle europarechtlich geschützten Arten behandelt, deren Vorkommen im Wirkraum zu erwarten sind. Arten, deren Habitatansprüche im Untersuchungsgebiet nicht erfüllt sind, wurden nicht

betrachtet. Potenzielle Artvorkommen wurden auf der Grundlage der Lebensraumanprüche der Arten, der im landschaftspflegerischen Begleitplan erfassten Biotoptypen und durch gezielte Nachsuche nach geeigneten Habitatstrukturen ermittelt. Im Einzelnen wurde folgendermaßen vorgegangen:

Die Erfassung der Vögel erfolgte durch eine Revierkartierung nach den Vorgaben von SÜDBECK et al. Die Brutvogelkartierungen wurden in den Jahren 2014, 2017 und 2019 durchgeführt. Die untere Naturschutzbehörde hatte in ihrer Stellungnahme vom 12.03.2020 zur 1. Offenlage der Planunterlagen darauf hingewiesen, dass die Nachweise der Haubenlerche ab 2014 bisher nicht berücksichtigt waren. Dies wurde in den geänderten Unterlagen vom 09.11.2020 berücksichtigt.

Die Fledermausfauna wurde in den Jahren 2014, 2017, 2018 und 2019 im Untersuchungsgebiet mittels akustischer Erfassungsmethoden sowie Netzfang, Besenderung und Telemetrie untersucht. Darüber hinaus wurde das an Gebäuden und Bäumen im Eingriffsbereich vorhandene Quartierpotenzial in den Jahren 2014 und 2019 kartiert. Zur Überprüfung von Gebäuden der Kleingartenanlage auf Quartiernutzung fand die letzte Begehung in Form einer morgendlichen Schwärmkontrolle im Juni 2019 statt. In den Vorjahren waren Transektbegehungen in den Kleingärten, auf dem Spinelli-Gelände sowie in der Feudenheimer Au durchgeführt worden. Die Netzfänge in den Erfassungsjahren 2014, 2017 und 2018 fanden auf dem Spinelli-Gelände, dem Parkplatz der Schützengesellschaft und der Streuobstwiese im Südosten der Feudenheimer Au statt. Die Besenderung und Telemetrie beschränkte sich auf ein im Jahr 2018 gefangenes Graues Langohr.

Bei den akustischen Erfassungen kamen Batcorder (3.0 Fa. ecoObs) zum Einsatz und wurden mit der entsprechenden Spezialsoftware ausgewertet. Artnachweise nach dieser Methode basieren auf den Kriterien der KOORDINATIONSTELLE FÜR FLEDERMAUSSCHUTZ IN BAYERN (2009). Lautaufnahmen, welche diese Kriterien nicht vollständig erfüllten, wurden als Hinweise für potenzielle Vorkommen der betreffenden Art gewertet. Nach der automatisierten Lautanalyse fand eine Plausibilitätskontrolle statt und die Ergebnisse wurden differenziert nach Artengruppen kontrolliert bzw. nachbestimmt. Die Batcorder wurden zur akustischen Dauererfassung mit Waldbox-Erweiterung sowie bei den Transektbegehungen eingesetzt. Bei den Begehungen wurden zusätzlich Fledermausdetektoren (Petterson 240x) verwendet.



Die Reptilien wurden an warmen, sonnigen Tagen im Frühjahr/Sommer in den Jahren 2018 und 2019 mittels Sichtbeobachtung erfasst. Im Jahr 2019 wurde insbesondere der Eingriffsbereich durch das Vorhaben untersucht. Es fand eine Begehung der Kleingärten im Süden der Feudenheimer Au statt, wobei zum Zeitpunkt der Begehung jedoch nicht alle Kleingärten zugänglich waren. Die untere Naturschutzbehörde hat mit Stellungnahme vom 12.03.2020 bzw. 18.01.2021 bemängelt, dass die Zahl der betroffenen Individuen nicht im Einzelnen dargestellt bzw. nicht vollständig ermittelt worden sei. Im Jahr 2021 wurden daher in den bisher nicht erfassten Kleingärten ergänzende Kartierungen durchgeführt.

Die Erfassung der Amphibien erfolgte durch Begehungen in den Jahren 2014, 2018 und 2019. Bei den Begehungen wurde mittels Sichtbeobachtung und Verhören auf adulte Tiere und Fortpflanzungsnachweise (Laich, Larven, subadulte Tiere) geachtet. Zudem wurden Streufunde außerhalb der Gewässer dokumentiert.

In Gebieten mit dem entsprechenden Lebensraumpotenzial im Nordosten und Westen der Spinelli Barracks wurden 2017 und 2019 Kartierungen des Heuschreckenbestandes durchgeführt. 2019 erfolgten Kontrollbegehungen im Trassenbereich und im Bereich der Baueinrichtungsflächen. Im Bereich der Feudenheimer Au bieten die Grünlandbereiche geeignete Lebensräume, die Kleingärten bieten aufgrund der intensiven Nutzung und Bewirtschaftung allenfalls weniger anspruchsvollen Arten einen (Teil-)Lebensraum.

Für Wildbienen bietet das Untersuchungsgebiet auf dem Gelände der Spinelli Barracks sowie in Teilen der Feudenheimer Au und des Bürgerparks geeignete Lebensräume. Begehungen haben in den Jahren 2014 auf dem Gelände der Spinelli Barracks und in der Feudenheimer Au sowie 2017 im Bereich der Spinelli Barracks stattgefunden.

Im Hinblick auf Biotoptypen/Vegetation erfolgte im Jahr 2014 eine flächendeckende Kartierung im Maßstab 1:2.500 auf Grundlage von Ortholuftbildern nach dem Biotoptypenschlüssel der LUBW (2009) mit mehreren Begehungen. Im Jahr 2018 wurde eine Aktualisierung der Biotoptypen durchgeführt. Die Kartierung erfolgte auf dem Niveau der Biotop-Untertypen, soweit die Vegetationszusammensetzung dies ermöglichte. Zusätzlich wurden bewertungsrelevante Zusatzmerkmale wie das Vorkommen von Stör- oder Magerkeitszeigern erfasst. Bei der Kartierung wurden zudem die Vorkommen seltener bzw. gefährdeter Pflanzenarten aufgenommen. Im Jahr 2019 erfolgte eine zusätzliche Kartierung der Bienen-Ragwurz.

Im Planungsraum wurden insgesamt 32 Brutvogelarten (vgl. Ziff. B.III.1.3) nachgewiesen. Sämtliche Arten sind europäische Vogelarten im Sinne von Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG), 14 Arten gelten als bestandsbedroht bzw. national als streng geschützt. National streng geschützt sind die Haubenlerche und der Turmfalke. Alle übrigen nachgewiesenen Arten sind besonders geschützt. Beim Neuntöter handelt es sich um eine Art, die in Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie aufgeführt ist.

Weiterhin wurden insgesamt sieben Fledermausarten nachgewiesen. Das Graue Langohr wurde durch Netzfang auf den Streuobstwiesen im Süden der Feudenheimer Au sicher nachgewiesen. Hinzu kommen mit der Zweifarbfledermaus, der Kleinen Bartfledermaus und der Wasserfledermaus drei Arten, die anhand der Lautaufzeichnungen zwar nicht eindeutig bestimmt werden konnten, deren Vorkommen jedoch für wahrscheinlich gehalten wird. Alle Arten sind streng geschützt und in Anhang IV der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) aufgeführt.

Im Untersuchungsgebiet konnten zwei Reptilienarten nachgewiesen werden. Mauereidechsen kommen schwerpunktmäßig im Bereich der Kleingartenanlagen sowie auf dem Spinelli-Gelände vor. Vorkommen der Zauneidechse befinden sich im Nordwesten der Feudenheimer Au entlang der kleingartenbegleitenden Feldgehölze. Beide Arten sind in Anhang IV der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) aufgeführt und gemäß § 7 Abs. 2 Nr.14 Buchst. b BNatSchG streng geschützt.

Relevante Amphibienarten konnten bei den Untersuchungen nicht nachgewiesen werden. Im Untersuchungsgebiet befinden sich jedoch potenzielle Fortpflanzungsgewässer der Kreuzkröte. Aufgrund der Hinweise der unteren Naturschutzbehörde wird darüber hinaus auch von einem Vorkommen der Wechselkröte ausgegangen. Beide Arten sind streng geschützt und in Anhang IV der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) aufgeführt.

Im Untersuchungsgebiet wurden fünf Heuschreckenarten nachgewiesen, davon vier besonders geschützte Arten. Bei den Begehungen im Westteil und Nordosten der Spinelli Barracks im Jahr 2017 konnten 139 Wildbienenarten, bei den Begehungen im Jahr 2014 konnten 121 Wildbienenarten nachgewiesen werden. Diese sind ebenfalls besonders geschützt.

Besonders geschützte Pflanzenarten, die im Untersuchungsgebiet nachgewiesen wurden, sind der Feld-Mannstreu und die Orchideenarten Bienen-Ragwurz und Pyramiden-Hundswurz.

#### **B.VII.5.2. Verbotstatbestände**

Das planfestgestellte Vorhaben verstößt nicht gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG. Durch die konsequente Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen einschließlich der Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, CEF-Maßnahmen) sowie der in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen können Verstöße gegen die Verbotstatbestände ausgeschlossen werden.

Die höhere Naturschutzbehörde wurde im Verfahren beteiligt und hat mit Schreiben vom 17.12.2020 mitgeteilt, auf eine ausführliche Stellungnahme zu verzichten, unter anderem da keine artenschutzrechtlichen Ausnahmen für streng geschützte Arten erforderlich seien.

#### **B.VII.5.2.1 Vögel**

Nach Prüfung des artenschutzrechtlichen Beitrags folgt die Planfeststellungsbehörde der gutachterlichen Einschätzung, dass bei keiner vorgefundenen Vogelart gegen Verbotstatbestände verstoßen wird.

Für die Arten Gelbspötter, Klappergrasmücke und Neuntöter kann eine Erfüllung von Verbotstatbeständen unproblematisch ausgeschlossen werden, da sich die jeweiligen Reviere in einem Abstand zum Vorhaben befinden, der eine Beeinträchtigung ausschließt.

#### Feldlerche

Durch das Vorhaben ist ein Revier der Feldlerche im Norden der Feudenheimer Au betroffen. Die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, die mit dem Bau einhergehen kann, ist nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verboten. Aufgrund der linearen Ausbildung des Vorhabens ist der Eingriff in der Breite und Fläche allerdings begrenzt. Neben der unmittelbar durch die Trasse in Anspruch genommenen Fläche ist auch der weitere Bereich in einem Abstand von bis zu 60 m schlechter als Lebensraum geeignet. Grund dafür sind die geplanten Pflanzungen entlang der Trasse, die einer Ansiedlung von Feldlerchen zwar nicht vollständig entgegenstehen, aber doch einen Einfluss auf die Siedlungsdichte haben. Aufgrund der Größe der verbleibenden Ackerflächen

in der Feudenheimer Au, kann jedoch damit gerechnet werden, dass die Feldlerche ihr Revier kleinräumig verschieben kann. Damit ist ein Eintreten des Schädigungsverbotes ausgeschlossen, da die ökologischen Funktionen der betroffenen Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden, § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG.

Die untere Naturschutzbehörde gibt in diesem Zusammenhang in ihrer Stellungnahme vom 18.01.2021 zu bedenken, dass ein Ausweichen in geeignete Flächen im Osten der Feudenheimer Au aufgrund der dort angelegten Augewässer und insbesondere den geplanten Bau einer Seilbahn im Rahmen der Bundesgartenschau 2023 nicht gewährleistet sei. Auch die Umweltverbände und eine Vielzahl von Einwendern thematisieren das Erfordernis einer Gesamtbetrachtung der verschiedenen Projekte, die mit der Bundesgartenschau im Zusammenhang stehen.

Im Planfeststellungsverfahren sind grundsätzlich lediglich bereits vorhandene bzw. genehmigte Vorhaben zu berücksichtigen. Betrachtet man nur das Augewässer und die damit verbundenen Gehölzpflanzungen, bleibt ein Ausweichen der Feldlerche möglich. Für die geplante Seilbahn liegt zum Zeitpunkt dieses Planfeststellungsbeschlusses noch keine Genehmigung vor. Somit ist es zwar naheliegend, dass bei einem Bau der Seilbahn und ohne Durchführung artenschutzrechtlicher Maßnahmen im Ergebnis mit einer Erfüllung des Verbotstatbestands gerechnet werden muss. Die Regelung solcher Maßnahmen kann von der Vorhabenträgerin jedoch nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverschlusses verlangt werden. Unabhängig von einer rechtlichen Verpflichtung für dieses Verfahren hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde ein Gesamtkonzept erarbeitet, das die Auswirkungen aller Projekte berücksichtigt und ein dementsprechendes Vorgehen zugesagt.

Weiterhin ist es denkbar, dass im Rahmen von Bauarbeiten während der Brutzeit Jungvögel getötet oder Eier zerstört werden. In diesem Fall wäre der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt. Dies betrifft die Bauflächen im Bürgerpark. Im übrigen Trassenbereich ist nicht mit Eiern oder Jungtieren zu rechnen, da die Bauflächen aufgrund des geringen Abstands zu bestehenden Vertikalstrukturen und des Meideverhaltens der Feldlerchen nicht als Brutplatz in Frage kommen.

Um die Erfüllung des Verbotstatbestands zu vermeiden, sieht die Vorhabenträgerin eine Baufeldkontrolle für Bodenbrüter vor (V2). Die untere Naturschutzbehörde hat darüberhinausgehend die Vorlage eines Berichts über die Baufeldkontrolle gefordert.

Eine entsprechende Nebenbestimmung wird zur Sicherstellung der Durchführung der Baufeldkontrolle festgesetzt.

Von erheblichen Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht auszugehen. Die Trasse des Radschnellweges in der Feudenheimer Au führt am Rande der Kleingärten vorbei. Die dort vorhandene Gehölzkulisse mindert den Lebensraum der Feldlerche, so dass Brutvorkommen hier nicht zu erwarten sind. Die Revierzentren befinden sich weiter als 100 m vom geplanten Radschnellweg entfernt, so dass vorhabenbedingte Störungen am Brutplatz nicht zu erwarten sind.

#### Feldsperling

Durch den Bau der Radschnellverbindung ist ein Revier betroffen. Ein Ausweichen in angrenzende Bereiche kann nicht ohne weiteres angenommen werden, da der Feldsperling auf vorhandene Baumhöhlen angewiesen ist. Um sicherzustellen, dass die ökologischen Funktionen der betroffenen Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden und damit eine Verwirklichung des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden kann, sind daher CEF-Maßnahmen erforderlich. Die Vorhabenträgerin sieht hier die Maßnahme KQ1 vor. Im Umfeld der durch den Rückschnitt von Gehölzen wegfallenden Nistmöglichkeiten werden drei Nistkästen für den Feldsperling ausgebracht. Damit kann eine Verwirklichung des Verbotstatbestands ausgeschlossen werden.

Eine Tötung von Jungvögeln oder die Zerstörung von Eiern im Zusammenhang mit den Bauarbeiten wird durch eine Beschränkung der Fäll- und Rodungszeiten ausgeschlossen. Gehölzrückschnitte erfolgen ausschließlich außerhalb der Brutzeit (Maßnahme V1). Eine Störung kann ausgeschlossen werden, da die artspezifischen Fluchtdistanzen von 10 m zum Revierzentrum, mit Ausnahme des bereits dargestellten Reviers, eingehalten werden.

#### Gartenrotschwanz

Durch das Vorhaben ist ein Revier des Gartenrotschwanzes betroffen. Die Folgen sind vergleichbar mit den für den Feldsperling beschriebenen Auswirkungen. Auch hier sieht die Vorhabenträgerin mit der Maßnahme KQ1 die Ausbringung von drei Nistkästen vor. Zudem erfolgt zur Verbesserung des Nahrungsangebots die Aufwertung eines Kirschbaumbestands am östlichen Rand des Bürgerparks im Sinne der Lebensraumansprüche des Gartenrotschwanzes (CEF-Maßnahme KO7). Gehölzrückschnitte

erfolgen ausschließlich außerhalb der Brutzeit (Maßnahme V1). Verbotstatbestände werden dementsprechend nicht verwirklicht.

#### Grauschnäpper

Durch das Vorhaben ist ein Revier des Grauschnäppers betroffen. Die Folgen sind auch hier vergleichbar mit den für den Feldsperling beschriebenen Auswirkungen. Die Vorhabenträgerin sieht innerhalb der Maßnahme KQ1 die Ausbringung von drei Nistkästen als Ausgleich für wegfallende Nistplätze vor. Gehölzrückschnitte erfolgen ausschließlich außerhalb der Brutzeit (Maßnahme V1). Verbotstatbestände werden dementsprechend nicht verwirklicht.

#### Haubenlerche

Die Haubenlerche ist gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 Buchst. c BNatSchG i.V.m. § 1 und Anlage 1 BArtSchV streng geschützt. Durch den Bau der Radschnellverbindung ist ein Einzelrevier eines unverpaarten Männchens auf dem Gelände der Spinelli Barracks betroffen. Aufgrund der linearen Ausbildung des Vorhabens ist der Eingriff in der Breite und Fläche allerdings begrenzt. Für die Haubenlerche ist davon auszugehen, dass sie ohne Beeinträchtigung in benachbarte Habitate ausweichen kann bzw. ihr Revier kleinräumig verschiebt. Die ökologischen Funktionen der betroffenen Ruhestätten bleiben im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt, so dass kein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vorliegt. Da bei der letzten Begehung lediglich das Revier eines einzelnen Männchens betroffen war, ist die Zerstörung von Eiern bzw. die Tötung von Jungvögeln unwahrscheinlich. Um dies vollständig auszuschließen, sieht die Vorhabenträgerin eine Baufeldkontrolle für Bodenbrüter vor (Maßnahme V2). Von erheblichen Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht auszugehen.

#### Haussperling

Durch das Vorhaben sind zwei Reviere des Haussperlings betroffen. Die Folgen sind vergleichbar mit den für den Feldsperling beschriebenen Auswirkungen. Die Vorhabenträgerin sieht innerhalb der Maßnahme KQ1 die Ausbringung von drei Nistkästen je Revier, also insgesamt sechs Nistkästen als Ausgleich für wegfallende Nistplätze vor. Gehölzrückschnitte erfolgen ausschließlich außerhalb der Brutzeit (Maßnahme V1). Verbotstatbestände werden dementsprechend nicht verwirklicht.

#### Rebhuhn

Ein Rebhuhn wurde im Erfassungszeitraum bis 2019 im Südwesten der Spinelli Barracks beobachtet. Aktuell kommt es jedoch nicht mehr im Untersuchungsgebiet

vor. Die Radschnellverbindung soll darüber hinaus nordwestlich des festgestellten Revieres auf dem Gelände der Spinelli Barracks gebaut werden, so dass ohnehin nicht von einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszugehen gewesen wäre. Eine Zerstörung von Eiern oder Tötung von Jungvögeln wäre auch aufgrund der vorgesehenen Baufeldkontrolle für Bodenbrüter (Maßnahme V2) ausgeschlossen.

#### Star

Durch das Vorhaben ist ein Revier des Stars betroffen. Die Folgen sind vergleichbar mit den für den Feldsperling beschriebenen Auswirkungen. Die Vorhabenträgerin sieht innerhalb der Maßnahme KQ1 die Ausbringung von drei Nistkästen als Ausgleich für wegfallende Nistplätze vor. Gehölzrückschnitte erfolgen ausschließlich außerhalb der Brutzeit (Maßnahme V1). Verbotstatbestände werden dementsprechend nicht verwirklicht. Störungen im Sinne von § 44 Abs. 2 BNatSchG sind ausgeschlossen.

#### Steinschmätzer

Der Steinschmätzer ist Bodenbrüter und wurde im Untersuchungsraum beobachtet. Hinweise auf ein Brutgeschehen liegen nicht vor. Eine Betroffenheit der Art kann derzeit bereits deshalb ausgeschlossen werden. Zudem wird auch hier durch die Baufeldkontrolle für Bodenbrüter (Maßnahme V2) sichergestellt, dass es nicht zur Tötung von Jungtieren oder der Zerstörung von Eiern kommt.

#### Turmfalke

Durch den Bau der Radschnellverbindung ist unter Berücksichtigung der artspezifischen Fluchtdistanz ein Revier des Turmfalken betroffen. Bei dem Revier innerhalb des Untersuchungsgebietes handelt es sich um einen Brutplatz in einer künstlichen Nisthilfe. Ein Ausweichen in angrenzende Bereiche kann nicht ohne weiteres angenommen werden, da der Turmfalke auf vorhandene Nistmöglichkeiten angewiesen ist. Er baut selbst keine Nester. Eine Verwirklichung des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann jedoch dadurch vermieden werden, dass die vorhandene künstliche Nisthilfe, welche sich auf einer Ackerfläche im Bereich des Bürgerparks befindet, so versetzt wird, dass ein Abstand von mindestens 100 m zum Vorhaben und anderen störenden Nutzungen eingehalten wird. Auch eine Tötung von Jungvögeln oder Zerstörung von Eiern sowie Störungen in der Fortpflanzungszeit können dadurch ausgeschlossen werden. Die Vorhabenträgerin sieht dafür die Maßnahme V8 vor.

### Ungefährdete Gebüsch- und Baumbrüter

Im Untersuchungsgebiet wurden die folgenden Arten der Gilde der ungefährdeten Gebüsch- und Baumbrüter nachgewiesen: Amsel, Dorngrasmücke, Elster, Gartengrasmücke, Grünfink, Jagdfasan, Mönchsgrasmücke, Nachtigall, Rabenkrähe Ringeltaube, Rotkehlchen, Stieglitz, Türkentaube, Zaunkönig, Zilpzalp.

Durch den Bau der Radschnellverbindung sind Reviere der ungefährdeten Gebüsch- und Baumbrüter betroffen. Aufgrund der linearen Ausbildung des Vorhabens ist der Eingriff in der Breite begrenzt. Für die Arten der Gilde der ungefährdeten Gebüsch- und Baumbrüter ist davon auszugehen, dass diese ohne Beeinträchtigung in benachbarte Habitate ausweichen können bzw. ihre Reviere kleinräumig verschieben. Ein Eintreten des Schädigungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG kann daher aufgrund der Regelung des § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Es ist grundsätzlich denkbar, dass durch Bauarbeiten während der Brutzeit Eier zerstört bzw. Jungvögel getötet würden. Zur Vermeidung des Eintretens des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sieht die Vorhabenträgerin die Beschränkung der Fäll- und Rodungsarbeiten auf Zeiträume außerhalb der Brutzeiten vor (V1).

Von erheblichen Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist ebenfalls nicht auszugehen.

### Gilde der ungefährdeten Höhlenbrüter

Aus der Gilde der ungefährdeten Höhlenbrüter ist lediglich der Hausrotschwanz mit einem Revier betroffen.

Der Hausrotschwanz legt sein Nest in Nischen von Stein-, Holz- und Stahlbauten an und nutzt zur Nahrungssuche vegetationsarme Flächen. Ein Ausweichen in angrenzende Bereiche kann nicht ohne weiteres angenommen werden, da die Höhlenbrüter auf vorhandene Nistmöglichkeiten angewiesen sind. Um sicherzustellen, dass die ökologischen Funktionen der betroffenen Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden und damit eine Verwirklichung des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden kann, sind daher CEF-Maßnahmen erforderlich. Die Vorhabenträgerin sieht hier im Rahmen der Maßnahme KQ1 vor, dass im Umfeld der wegfallenden Nistmöglichkeiten drei Nistkästen für den Hausrotschwanz ausgebracht werden. Damit kann eine Verwirklichung des Verbotstatbestands ausgeschlossen werden.



Es ist grundsätzlich denkbar, dass durch Bauarbeiten während der Brutzeit Eier und Jungvögel getötet und somit der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verwirklicht würde. Zur Vermeidung sieht die Vorhabenträgerin Fäll- und Rodungszeitenbeschränkungen (Maßnahme V1) und Gebäudekontrollen für Höhlenbrüter vor. Damit ist eine Verwirklichung des Tatbestands ausgeschlossen.

Erheblichen Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind nicht anzunehmen.

#### **B.VII.5.2.2 Fledermäuse**

Auch bezüglich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Fledermausarten kommt die Planfeststellungsbehörde der gutachterlichen Einschätzung folgend zu dem Ergebnis, dass gegen keine Verbotstatbestände verstoßen wird.

##### Zwergfledermaus

Es ist nicht mit einer Zerstörung von Fortpflanzungsstätten der Zwergfledermaus zu rechnen, da an den betroffenen Gebäuden nicht von Wochenstubenquartieren der Art auszugehen ist. Da die Zwergfledermaus auch unter kleinsten Spalten Quartier beziehen kann und sie ihre Quartiere regelmäßig wechselt, ist jedoch anzunehmen, dass einzelne – zeitweilig als Ruhestätten genutzte – Strukturen im Zuge des Rückbaus entfallen könnten. Da diesen Strukturen nur eine allgemeine Bedeutung zukäme (umfangreicher Quartierverbund), wäre gegebenenfalls betroffenen Individuen grundsätzlich ein Ausweichen ohne Beeinträchtigung in zur Nutzung offenstehende Spalten der Umgebung möglich. Da das Vorhandensein günstiger Strukturen jedoch limitiert ist, wäre ohne die Durchführung von CEF-Maßnahmen eine Beschädigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätte gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG denkbar. Die Vorhabenträgerin sieht daher die CEF-Maßnahme KQ2 vor. Durch die Errichtung eines Fledermausturms mit Spaltenquartieren und Zwischendach und die Ausbringung von Fledermauskästen wird gewährleistet, dass die ökologischen Funktionen der betroffenen Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden und somit nicht gegen den Verbotstatbestand verstoßen wird, § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG. Relevante Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind in diesem Zusammenhang nicht anzunehmen, da jedenfalls die Erheblichkeitsschwelle nicht überschritten wäre.

Eine Verletzung oder Tötung einzelner Zwergfledermäuse bei den Abrissarbeiten ist unwahrscheinlich, aber nicht vollständig auszuschließen. Zur Vermeidung der Verwirklichung des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sieht die Vorhabenträgerin die Maßnahme V3 vor. Danach werden abzureißende Gebäude und Bäume mit Quartierpotenzial vor dem Rückbau auf Fledermäuse kontrolliert. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos ist dadurch ausgeschlossen. Aufgrund der eingeschränkten nächtlichen Nutzung des Radwegs sowie der vergleichsweise niedrigen Geschwindigkeit und kleinen potenziellen Kollisionsfläche von Radfahrern sind betriebsbedingte Verletzungen oder Tötungen von Zwergfledermäusen durch Kollisionen mit Radfahrern nicht zu erwarten.

Während der Nahrungssuche ist eine Beeinträchtigung im Sinne einer erheblichen Störung nicht zu erwarten, da die Tiere die vergleichsweise laute und lichtreiche Umgebung der Stadt Mannheim gewohnt sind

#### Rauhautfledermaus

Da keine Quartiere der Art im Eingriffsbereich zu erwarten sind, ist nicht mit einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder der Tötung bzw. Verletzung der Rauhautfledermaus zu rechnen. Eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist auch im Zusammenhang mit Nahrungshabitaten auszuschließen. Teilbereiche des Untersuchungsgebiets werden zwar sporadisch von einzelnen Individuen zur Nahrungssuche aufgesucht, stellen aber kein essenzielles Nahrungshabitat für die bevorzugt gewässernah jagende Art dar. Ein Ausweichen in andere Teiljagdhabitats wäre als Reaktion auf kleinräumige Beeinträchtigungen von Habitats im Rahmen des Vorhabens daher ohne weiteres möglich. Wesentliche Leitstrukturen werden nicht beeinträchtigt. Kollisionen mit Radfahrern sind aufgrund der Flughöhe der Rauhautfledermaus nicht zu erwarten.

Auch wenn bereits unabhängig davon nicht mit der Erfüllung von Verbotstatbeständen zu rechnen ist, profitiert die Rauhautfledermaus auch von den für die Zwergfledermaus dargestellten Maßnahmen.

#### Mückenfledermaus

Da keine Quartiere der Art im Eingriffsbereich zu erwarten sind, ist nicht mit einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder Tötung bzw. Verletzung der Mückenfledermaus zu rechnen. Der Eingriffsbereich wird vermutlich nur sporadisch auf Transferflügen durchquert und stellt kein essenzielles Nahrungshabitats für die Art dar.

Darüber hinaus würde ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auch durch die bereits dargestellte Maßnahme V3 ausgeschlossen. Mit erheblichen Störungen im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist ebenfalls nicht zu rechnen.

#### Breitflügelfledermaus

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen sind mit denen vergleichbar, die für die Zwergfledermaus bereits dargestellt wurden. Durch die Maßnahmen V3 und KQ2 wird daher auch für die Breitflügelfledermaus die Erfüllung von Verbotstatbeständen ausgeschlossen. Kollisionen mit Radfahrern sind darüber hinaus bereits deshalb nicht zu erwarten, weil Breitflügelfledermäuse in der Regel in Flughöhen über 5 m jagen.

#### Großer Abendsegler

Die Strukturen der betroffenen Bäume und Gebäude entsprechen den Ansprüchen des Abendseglers an die Höhe, Zugänglichkeit und Hohlraumgröße von Quartieren nicht. Da keine Quartiere der Art im Eingriffsbereich zu erwarten sind, ist nicht mit einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder einer Tötung bzw. Verletzung des Großen Abendseglers zu rechnen. Eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist auch im Zusammenhang mit Nahrungshabitaten auszuschließen. Das Untersuchungsgebiet wird unregelmäßig und extensiv von Großen Abendseglern zur Nahrungssuche aufgesucht und stellt kein essenzielles Nahrungshabitat dar. Darüber hinaus würde ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auch durch die bereits dargestellte Maßnahme V3 ausgeschlossen. Durch den Betrieb des Radwegs hervorgerufene Beeinträchtigungen sind in Bezug auf die hoch fliegende, lichttolerante Art ebenfalls auszuschließen.

#### Kleinabendsegler

Da keine Quartiere der Art im Eingriffsbereich zu erwarten sind, ist nicht mit einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder einer Tötung bzw. Verletzung von Kleinabendseglern zu rechnen. Im Zusammenhang mit Nahrungshabitaten ist eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auszuschließen, da der Vorhabenbereich als Lebensraum für die Art nicht von Bedeutung ist. Dem großräumig aktiven Kleinabendsegler wäre beim Verlust nicht essentieller Teiljagdhabitats zudem ein Ausweichen ohne Beeinträchtigung in andere Teiljagdhabitats möglich. Darüber hinaus würde ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auch durch die bereits dargestellte Maßnahme V3 ausgeschlossen. Erhebliche Störungen sind ebenfalls nicht zu erwarten, da der Vorhabenbereich nicht als Lebensraum von Bedeutung ist.

### Graues Langohr

Auch für das Graue Langohr stellt sich die Situation ähnlich dar, so dass mit einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder einer Tötung bzw. Verletzung nicht zu rechnen ist. Mit Verletzungen von Individuen durch Kollisionen mit Radfahren ist nicht zu rechnen, da die lichtempfindliche Art beleuchtete Bereiche meidet.

### Fledermäuse der Gattung *Myotis*

Auch für Fledermäuse der Gattung *Myotis* stellt sich die Situation ähnlich dar, so dass mit einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten oder einer Tötung bzw. Verletzung nicht zu rechnen ist.

## **B.VII.5.2.3 Reptilien**

### Mauereidechse

Die Schwerpunktorkommen der Mauereidechse im Untersuchungsgebiet liegen im Bereich der Kleingartenanlage in der Feudenheimer Au sowie auf dem Spinelli-Gelände. Betroffenheiten ergeben sich infolge der Einrichtung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sowie infolge der Versiegelung bzw. Umwandlung von Flächen, die als Lebensräume für Mauereidechsen geeignet sind.

Die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Mauereidechse stellt einen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 dar. Dieser Tatbestand ist vorliegend zunächst durch die dargestellten Beeinträchtigungen verwirklicht. Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 und 2 BNatSchG ist ein Verstoß allerdings nicht gegeben, sofern ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff vorgenommen wird und die ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden.

Die untere Naturschutzbehörde hatte in ihrer Stellungnahme vom 18.01.2021 bemängelt, dass die im Bereich der Kleingartenanlagen kartierten Eidechsen bisher nicht im Detail und in Zahlen dargestellt waren und daher keine ausreichende Beurteilungsgrundlage gegeben sei. Nachdem weitere Kartierungen durchgeführt wurden, ist von einem Bestand von ca. 370 Tieren auszugehen.

Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität, sieht die Vorhabenträgerin die Maßnahme KO4 (CEF-Maßnahme) vor. Die vorgesehene Fläche liegt ca. 50 m nördlich der Kleingartenanlage. Sie umfasst rund 2.670 m<sup>2</sup>, von denen ca. 75 %

(2.000 m<sup>2</sup>) durch die Schaffung von aus Sicht von Mauereidechsen optimal strukturierten Habitatementen aufgewertet werden. Auf der Maßnahmenfläche werden Trockenmauern auf einer Länge von rd. 80 m angelegt. Als Eiablageplätze werden am Fuß der Trockenmauer jeweils 1 m breite Sandstreifen angelegt. Die Trockenmauer wird angeschüttet und die Anschüttung mit einer Magerwiese angesät. Die strukturell aufgewertete CEF-Fläche weist eine Kapazität für ca. 250 Eidechsen auf, die im Rahmen der Umsiedlung ausgenutzt werden soll. Nach der Umsiedlung von 250 Eidechsen ist anzunehmen, dass Eidechsen (rechnerisch bis zu 120) auf den vorhabenbedingt beanspruchten Kleingartenparzellen verbleiben. Sie werden in die umliegenden Kleingärten vergrämt. Da der Anteil der zu vergrämenden Eidechsen bei nur 4 % des für die Kleingärten ermittelten Gesamtbestandes liegt, sind die umgebenden Kleingärten nach der durch vergleichsweise hohe Mortalität geprägten Überwinterungszeit ohne Weiteres in der Lage, die Zahl von 120 Mauereidechsen aufzunehmen, ohne dass dort die Eidechsenpopulation die Kapazitätsgrenze überschreitet.

Die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Maßnahme KO1, mit der nicht dauerhaft in Anspruch genommene Kleingartenparzellen einer erneuten kleingärtnerischen Nutzung zugeführt werden sollen, stellt darüber hinaus sicher, dass auch diese Flächen mittelfristig wieder als Lebensraum zur Verfügung stehen.

Zum Schutz der Arten ist es gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG auch verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG tritt das Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht ein, wenn die Beeinträchtigung durch das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Das Verbot des Nachstellens und Fangens nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG tritt gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG nicht ein, wenn die Tiere im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind.

Vorliegend können die Bauarbeiten unabhängig von der Jahreszeit zur Tötung von Mauereidechsen führen. Den Winter verbringen die Tiere fluchtunfähig in Kältestarre

in Erdhöhlen oder in frostfreien Mauerfugen und Felsspalten. Aber auch im Sommerhalbjahr ist die Tötung bei Erdarbeiten möglich, da sich die Tiere bei Gefahr nicht großräumig entfernen, sondern in nahe gelegene Verstecke flüchten. Im Sommerhalbjahr ist auch die Zerstörung von Eigelegen möglich, die in gegrabenen Gängen abgelegt werden.

Die Vorhabenträgerin sieht daher die Vermeidungsmaßnahmen V4 bis V6 und V18 vor. Um die Tötung und Verletzung von Reptilien zu vermeiden, wird der Rückbau von Gebäuden innerhalb der Kleingärten im Süden der Feudenheimer Au außerhalb der Aktivitätszeit von Mauereidechsen durchgeführt. Mindestens drei Wochen vor Durchführung der Bauarbeiten erfolgen Vergrämuungsmaßnahmen bzw. Umsetzungsmaßnahmen. Nach LAUFER (2014) wird die Vergrämuung innerhalb des Zeitraums vom 20. März bis 20. April bzw. 10. August bis 20. September durchgeführt. Die kleinräumige Konzentration des Bestandes der Mauereidechsen im Bereich der Kleinanlagen, insbesondere auf teilversiegelten Flächen und Strukturen mit artspezifisch günstiger Deckung bzw. Versteckmöglichkeiten, erleichtert die Vergrämuung in in der Nähe liegende Kleingartenparzellen. Mittels Mahd erfolgt eine Entfernung von Versteckmöglichkeiten, wobei das Mahdgut umgehend von der Fläche abgeräumt wird. Anschließend kann eine Vergrämuungsfolie ausgebracht werden. Diese ist so auszulegen, dass Tiere, die sich unter der Folie aufhalten, herauskommen können. Zudem ist die Folie mindestens 2 m über den Eingriffsbereich hinaus auszulegen. Der Vorhabenbereich wird vor Baubeginn auf eventuell verbliebene Tiere kontrolliert. Im Baubereich verbliebene Tiere werden abgefangen und in angrenzende, durch Reptilien-/Amphibiensperren vom Baufeld abgegrenzte Flächen verbracht. Nach der Vergrämuung wird der Eingriffsbereich mittels Schutzzaun eingezäunt, um ein erneutes Einwandern von Mauereidechsen zu vermeiden. Der Reptilienschutzzaun wird so aufgestellt, dass Tiere nicht in den Eingriffsbereich einwandern, aber im Eingriffsbereich verbliebene Tiere auswandern können. Auf dem Spinelli Gelände befindet sich ein Reptilienschutzzaun, der im Zuge des Teilrückbaus Spinelli West innerhalb der dafür festgelegten Maßnahmenfläche FCS 1 aufgestellt wurde. Um Tötungen und Verletzungen in diesem Bereich zu vermeiden, sollen vor Beginn der Bauarbeiten ca. 70 m des Reptilienschutzzauns nach Osten versetzt werden. Die in diesem Bereich vorkommenden Mauereidechsen werden abgefangen und wieder in die Maßnahmenfläche FCS 1 gesetzt.

Im Bereich der Kleingartenanlage wird das Eidechsenmanagement neben der Vergrämuung um das gezielte Absammeln und Umsiedeln der Eidechsen in die beschriebene

CEF-Fläche erweitert, da im verfügbaren Zeitraum nicht prognosesicher davon ausgegangen werden kann, dass die vorhabenbedingt betroffenen Eidechsen im notwendigen Umfang vergrämt werden können. Zusätzlich wird die Maßnahmenfläche KO4 vor der Umsiedlung der Mauereidechsen aus den rückzubauenden Kleingärten mit Reptilien-/Amphibiensperren eingezäunt.

Unter Berücksichtigung dieser Vermeidungsmaßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass das Verletzungs- bzw. Tötungsrisiko nicht signifikant erhöht ist. Mauereidechsen werden zwar abgefangen. Dies erfolgt jedoch ausschließlich, um sie in unmittelbarer Nähe, außerhalb des Gefahrenbereichs bzw. auf der 50 m entfernten CEF-Fläche wieder auszusetzen. Es wird somit nicht gegen die in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG geregelten Verbote verstoßen.

Der Störungstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird nicht verwirklicht. Mauereidechsen leben in Habitaten früher Sukzessionsstadien. Nur durch periodisch oder zumindest episodisch auftretende Störungen bleiben ihre Lebensräume – außerhalb von Sonderstandorten – offen, für die Art besiedelbar und fallen nicht der natürlichen Sukzession anheim. Daher ist die Mauereidechse zwangsläufig an Störungen gut angepasst. Baubedingte Störungen sind daher nicht als erheblich im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu bewerten.

### Zauneidechse

Vorkommen der Zauneidechse sind für den Nordwesten der Feudenheimer Au entlang der kleingartenbegleitenden Feldgehölze nachgewiesen. Im Rahmen der Erfassungen 2019 konnte im Norden des kleingartenbegleitenden Feldgehölzes am Übergang zum angrenzenden Grünland eine einzelne Zauneidechse nachgewiesen werden. Betroffenheiten ergeben sich auch bei der Zauneidechse infolge der Einrichtung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sowie infolge der Versiegelung bzw. Umwandlung von Flächen, die als Lebensräume geeignet sind.

Durch die oben dargestellten Maßnahmen V5 und V6 kann jedoch auch für die Zauneidechse die Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG ausgeschlossen werden. Auch Zauneidechsen kommen an lärm- und störungsreichen Standorten wie z.B. Bahngleisen oder Straßenrändern vor, so dass der Verbotstatbestand der erheblichen Störung gemäß § 44 Abs. 2 BNatSchG ebenfalls ausgeschlossen werden kann.

Zudem erfolgt im Norden der Feudenheimer Au eine Aufwertung im Sinne der Habitatsprüche von Zauneidechsen (Maßnahme KO2). Der BUND bemängelt in seiner Stellungnahme vom 09.03.2020, dass die Maßnahme nicht als vorgezogene Maßnahme ausgeführt wird. Dies sei bei einer Kompensationsmaßnahme für streng geschützte Arten erforderlich. Vorliegend dient die Maßnahme jedoch nicht der Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen, da diese bereits durch die Möglichkeit eines Ausweichens der Tiere in die unmittelbare Umgebung ausgeschlossen werden können. Es ist daher nicht erforderlich, die Fläche bereits vorgezogen im Sinne einer CEF-Maßnahme aufzuwerten. Des Weiteren wurden Bedenken vorgetragen, was den für die Maßnahme gewählten Standort angeht, da er zu stark beschattet und dadurch für Zauneidechsen ungeeignet sei. Außerdem seien durch die Maßnahme weitere Standorte der Bienen-Ragwurz betroffen. Durch die zwischenzeitlich geänderte Planung hinsichtlich der Querung der Straße am Aubuckel und den geänderten Standort für die Anlage von Feldgehölzen im Rahmen der Maßnahme KO5 (vgl. dazu die Ausführungen unter Ziff. B.VII.3) stellt sich eine mögliche Beschattung der Flächen nicht als problematisch dar. Die Vorhabenträgerin wird die Habitatstrukturelemente so anlegen, dass es zu keinen Konflikten mit den Standorten der Bienen-Ragwurz kommt. Um dies sicherzustellen, wird in diesem Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Nebenbestimmung verfügt (vgl. Ziff.A.IV.2.18).

#### **B.VII.5.2.4 Amphibien**

##### Kreuz- und Wechselkröte

Die Betroffenheiten der im Untersuchungsraum (potenziell) vorkommenden Amphibienarten Kreuzkröte und Wechselkröte sind vergleichbar. Die Einrichtung von Baustelleneinrichtungs- und Lagerfläche sowie die Versiegelung bzw. Umwandlung von Flächen, die als Lebensräume geeignet sind, sind für beide Arten grundsätzlich problematisch.

Die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verboten, sofern nicht die ökologischen Funktionen der betroffenen Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden. Für beide Arten liegen keine potenziellen Fortpflanzungsgewässer im Bereich des Vorhabens. Das Gelände der Spinelli Barracks bietet dagegen geeigneten Landlebensraum. Die Flächen, die vom Vorhaben betroffen sind, machen jedoch nur einen geringen Teil des für die Arten günstigen Landlebensraums aus. Daher ist ein Ausweichen ohne Beeinträchtigung möglich. Ein Eintreten des Schädigungsverbots von Lebensstätten kann damit ausgeschlossen werden.



Die Bauarbeiten können unabhängig von der Jahreszeit zur Tötung von Kreuzkröten und ihren Entwicklungsformen führen. Grundsätzlich denkbar ist zudem die Tötung von Kreuz- oder Wechselkröten durch den Betrieb der Radschnellverbindung in der Feudenheimer Au. Der nördliche Abschnitt der Radschnellverbindung in der Feudenheimer Au verläuft zwischen der Kleingartenanlage im Westen und dem geplanten Aугewässer im Osten, welches zukünftig auf Amphibien eine Attraktionswirkung ausüben kann. Bei der Überquerung des Radschnell- und Gehweges kann es zur Tötung von Einzelexemplaren kommen. Die Verwirklichung des Verbotstatbestands des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist daher dem Grunde nach denkbar. Zur Vermeidung sieht die Vorhabenträgerin die Maßnahmen V6, V7 und V9 vor. Bei Berücksichtigung dieser im Folgenden näher beschriebenen Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass nicht gegen das Verbot verstoßen wird.

Zum Schutz werden Amphibienzäune mit einseitigen Überquerungshilfen um den Eingriffsbereich aufgestellt, um ein Einwandern von Kreuzkröten aus dem Umfeld zu vermeiden. Die Amphibiensperre wird so aufgestellt, dass Tiere nicht in den Eingriffsbereich einwandern, aber im Eingriffsbereich verbliebene Tiere herauswandern können. Die untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 12.03.2020 berechtigterweise darauf hingewiesen, dass in der Maßnahmenbeschreibung zur Maßnahme V6 nicht vorgesehen ist, dass der Eingriffsbereich innerhalb der Amphibiensperren vor Baubeginn abgesucht und gegebenenfalls aufgefundene Tiere abgesammelt werden, um sicherzustellen, dass sich keine Tiere mehr in der Umzäunung befinden. Die Vorhabenträgerin hat sich bereiterklärt, entsprechend vorzugehen. Die Konkretisierung der Maßnahme erfolgt durch Nebenbestimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Im Bereich der Baunebenflächen und im Baufeld können sich nach Regenereignissen Pfützen und Tümpel bilden. Die Kreuzkröte kann diese Gewässer schnell besiedeln. Das weitere Baugeschehen könnte in diesem Fall dazu führen, dass adulte Tiere, Laich oder Kaulquappen getötet werden. Es wird daher darauf geachtet, dass keine Kleinstgewässer innerhalb des Baufeldes und auf den Baunebenflächen entstehen. Sollten sich dennoch Pfützen bilden, werden sie umgehend entfernt.

Im nördlichen Abschnitt der Radschnellverbindung in der Feudenheimer Au, parallel zur Kleingartenanlage Verein der Gartenfreunde e.V. Am Aubuckel, wird beidseitig eine Amphibienleiteinrichtung mit Durchlässen installiert, um ein Überqueren der Radschnellverbindung in diesem Bereich zu vermeiden.

Kreuz- und Wechselkröte könnten grundsätzlich im Bereich der Laichgewässer gestört werden, indem ihre Kontaktrufe während der Paarungszeit durch Lärm maskiert werden. Da im Bereich der Trasse der Radschnellverbindung keine Fortpflanzungsgewässer der beiden Amphibienarten lokalisiert sind, ist eine erhebliche Störung ausgeschlossen. Im Landlebensraum sind die beiden Arten unempfindlich gegenüber Störungen. Der Verbotstatbestand der erheblichen Störung gemäß § 44 Abs. 2 BNatSchG kann demnach ausgeschlossen werden.

#### Weitere Arten

Die untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 18.01.2021 auf die Inanspruchnahme von vier Gartenteichen im Bereich der Kleingartenanlage hingewiesen. Die Gartenteiche werden von Teichmolch, Bergmolch und Teichfrosch besiedelt. Die Tiere seien zur Vermeidung einer Tötung oder Verletzung vor Entfernung der Teiche abzufangen und in Ersatzhabitats zu verbringen. Dem hat die Vorhabenträgerin zugestimmt. Da in unmittelbarer Umgebung Ersatzhabitats vorhanden sind, ist dies gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG auch ohne Verstoß gegen das Verbot des Nachstellens- und Fangens nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durchführbar. Ein entsprechendes Vorgehen wird in diesem Beschluss durch Festsetzung einer Nebenbestimmung sichergestellt (vgl. Ziff. A.IV.2.20).

#### **B.VII.5.2.5 Sonstige Arten**

In Bezug auf die Wildbienen- und Heuschreckenfauna sowie Pflanzenarten wurden jeweils keine streng geschützten Arten nachgewiesen. Die vorkommenden Arten sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG i.V.m. Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates vom 9. Dezember 1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels bzw. der Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt. Ein Verstoß gegen die in § 44 Abs. 1 BNatSchG statuierten Zugriffsverbote ist gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 und 5 BNatSchG vorliegend somit ebenfalls nicht gegeben. Im Übrigen wird auch auf die unter Ziff. B.VII.1 dargestellten Kompensationsmaßnahmen verwiesen.

#### **B.VIII. Bodenschutz und Altlasten**

##### **B.VIII.1. Bodenschutz**

Die Planung steht im Einklang mit dem spezifischen Bodenschutzrecht. Im Rahmen der vorgenommenen Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurden der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff und die vorgesehenen Vermeidungs-, Vermin-

derungs- und Ausgleichsmaßnahmen auch im Hinblick auf das Schutzgut Boden gebührend berücksichtigt. Die vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung entspricht den Anforderungen für eine sachgerechte fachliche Beurteilung und Abarbeitung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Die Bewertung der Böden innerhalb des Vorhabenbereichs hat ergeben, dass die natürlichen Böden eine hohe bis sehr hohe Bedeutung aufweisen, größtenteils in Bezug auf alle Bodenfunktionen. Dies wurde zutreffend berücksichtigt. Auf die Ausführungen unter Ziff. B.VII.1 wird verwiesen.

Bezüglich der Vorgaben, die im Zusammenhang mit der baubedingten Inanspruchnahme von Böden zu berücksichtigen sind, hat die untere Bodenschutzbehörde in ihrer Stellungnahme vom 18.01.2021 umfassende Hinweise gegeben und eine entsprechende verbindliche Festlegung angeregt. Dem ist die Planfeststellungsbehörde unter Ziff. A.IV.3 gefolgt, um den sorgsam und fachgerechten Umgang sicherzustellen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden. Insbesondere die Verpflichtung zur Bestellung einer bodenkundlichen Baubegleitung ist in diesem Zusammenhang hier als wesentlich anzusehen. Die Vorhabenträgerin hat ein entsprechendes Vorgehen auch zugesagt.

### **B.VIII.2. Altlasten**

Die untere Bodenschutzbehörde weist in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass im gesamten Bereich des Spinelli-Areals bei Eingriffen in den Untergrund oberflächennah mit anthropogenen, entsorgungsrelevanten Auffüllungen zu rechnen ist.

Darüber hinaus hat sie speziell auf die folgenden im Bodenschutz- und Altlastenkataster registrierten Flächen hingewiesen, die teilweise auch außerhalb des Spinelli-Geländes liegen:

- Altablagerung Feudenheimer Str. N 64/1 (Flächen-Nr. 06873-000), B-Fall, Neubewertung bei Nutzungsänderung erforderlich (Wirkungspfade Boden - Mensch, Boden - Nutzpflanze), Entsorgungsrelevanz (Boden - Grundwasser)
- AA uve 1894, 1895, 1896 und 1897 (Flächen-Nr. 07186-000), B-Fall mit Entsorgungsrelevanz
- AA M 64/1 – Altablagerung nördlich vom Schießstand (Flächen-Nr. 00199-000), B-Fall, Neubewertung bei Nutzungsänderung erforderlich (Boden - Nutzpflanze), Entsorgungsrelevanz (Boden – Grundwasser)

- Altstandort Spinelli Barracks (Flächen-Nr. 07697-001), B-Fall mit Entsorgungsrelevanz
- AA L 66/7 ehem. Grube Boxheimer (Flächen-Nr. 00019-000), unterliegt aktuell einer Grundwasserkontrolle, B-Fall
- AS L 66/5 – Schrottlagerplatz (Flächen-Nr. 04514-000), B-Fall mit Entsorgungsrelevanz

Hinsichtlich der B-Fälle mit Entsorgungsrelevanz kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei erdgebundenen Arbeiten bzw. einer Entsiegelung des Geländes abfallrechtlich relevanter Bodenaushub anfällt, der nach analytischer Deklaration möglicherweise vor Ort nicht wiedereingebaut werden kann, sondern einer geordneten Entsorgung zuzuführen ist.

Für die B-Fälle mit notwendiger Neubewertung bei Nutzungsänderung ist zu beachten, dass, sofern auf dem Grundstück eine Nutzungsänderung erfolgen soll bzw. Tiefbauarbeiten geplant sind, die erforderlichen Maßnahmen (je nach geplanter Nutzung bzw. Bauvorhaben) im Vorfeld mit dem Fachbereich 67, Klima, Natur, Umwelt der Stadtverwaltung Mannheim abgestimmt werden müssen.

Zur Sicherstellung einer sachgemäßen Vorgehensweise und zur Vermeidung negativer Umweltauswirkungen hat die Planfeststellungsbehörde auch die in diesem Zusammenhang von der unteren Bodenschutzbehörde und der unteren Abfallrechtsbehörde geforderten Nebenbestimmungen übernommen.

### **B.IX. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Das Bauvorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft und dem Gewässerschutz vereinbar. Die untere Wasserbehörde bei der Stadt Mannheim hat in ihrer Stellungnahme im Rahmen des Verfahrens keine Bedenken bezüglich der Radschnellverbindung und der damit einhergehenden Oberflächenentwässerung geäußert.

Die vorgesehene Entwässerung des Straßenoberflächenwassers bedarf keiner wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 10 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Die Versickerung des Niederschlagswassers von den befestigten Wegeflächen der Radschnellverbindung erfolgt über die Bankettflächen. Auf der Brücke über die Sudetenstraße wird das Niederschlagswasser gefasst, im Bereich der Widerlager bzw. der Stützen vom Brückenbauwerk abgeleitet, um im näheren Umfeld ebenfalls über die belebte Bodenzone versickern zu können. Die breitflächige Versickerung über Böschungen bzw. die

angrenzende Bodenzone stellt keine Gewässerbenutzung im Sinne von § 9 WHG dar (vgl. Ziff. I.2.1 der VwV-Straßenoberflächenwasser vom 25. Januar 2008, GABl. 2008, 54). Gleiches gilt für gesammelte Abflüsse von bis zu zweistreifigen Straßen, soweit dies schadlos möglich ist (vgl. Verordnung des Umweltministeriums über die dezentrale Beseitigung von Niederschlagswasser vom 22. März 1999, GABl. S. 157 und Ziff. I.2.2 der VwV-Straßenoberflächenwasser). Davon kann ausgegangen werden, wenn, wie vorliegend der Fall, die Abflüsse flächenhaft oder in Mulden auf mindestens 30 cm mächtigem bewachsenem Boden in das Grundwasser versickert werden.

In einem Teilbereich von 310 m<sup>2</sup> vor der Unterführung der Feudenheimer Straße ist eine Versickerung nicht möglich. Dort wird das Niederschlagswasser aufgrund der Tieflage gesammelt, an die vorhandene Hebeanlage angeschlossen und in den öffentlichen Kanal eingeleitet. Die Verpflichtung zur Abwasserbeseitigung obliegt gemäß § 46 Abs. 1 des Wassergesetzes für Baden-Württemberg (WG) der Gemeinde. Das Abwasser ist von demjenigen, bei dem es anfällt, dem Beseitigungspflichtigen zu überlassen. Nach § 46 Abs. 4 WG regelt die Gemeinde durch Satzung, unter welchen Voraussetzungen Abwasser als angefallen gilt und in welcher Weise und Zusammensetzung ihr das Abwasser zu überlassen ist. Die Vorhabenträgerin ist hier die Stadt Mannheim und damit selbst für die Abwasserbeseitigung zuständig. Inhaltlich können die Vorgaben der Satzung über die öffentliche Abwasserbeseitigung (Abwassersatzung – AbwS) der Stadt Mannheim erfüllt werden.

Die Planfeststellungsbehörde geht demnach davon aus, dass die Frage der Abwasserbeseitigung in einer für die Planfeststellung ausreichenden Weise geklärt ist. Es ist davon auszugehen, dass die Fragen des Anschlusses an die gemeindliche Entwässerungsanlage mit hinreichender Sicherheit gelöst werden.

Wasserschutzgebiete nach §§ 51 f. WHG oder Überschwemmungsgebiete im Sinne von § 76 WHG sind nicht betroffen.

## **B.X. Abwägung**

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es auch nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich des Ergebnisses einer Umweltverträglichkeitsprüfung gegeneinander und untereinander abzuwägen (§ 37 Abs. 5 StrG).

### **B.X.1. Abschnittsbildung und Gesamtplanung**

Die Abschnittsbildung wird häufig bewusst als Instrument der planerischen Problembewältigung eingesetzt, um komplexen Großvorhaben in mehreren gesonderten Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahren Herr zu werden. Ihr liegt die Erwägung zu Grunde, dass angesichts vieler Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann. Vorliegend ist die Abschnittsbildung zumindest teilweise auch dadurch bedingt, dass die Streckenabschnitte in unterschiedlichen Zuständigkeitsbereichen von verschiedenen Akteuren für den Bereich ihrer jeweiligen Zuständigkeit geplant werden.

Von den Naturschutzverbänden und privaten Einwendern wird kritisiert, dass sich die vorliegende Planung nur mit einem Teilabschnitt mit einer Länge von knapp 2 km beschäftigt und keine Gesamtplanung für die Strecke Darmstadt – Rhein-Neckar, wenigstens auf dem Mannheimer Stadtgebiet, erfolgt. Der verfahrensgegenständliche Teil der Radschnellverbindung stelle für sich genommen keine Verbindung zwischen Zentren dar und würde die in den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg geforderte Mindestlänge von 5 km nicht erreichen. Für sich genommen könne die Teilstrecke daher auch nicht zum Umsteigen auf das Fahrrad verleiten. Eine isolierte Planung des Teilabschnitts sei für die Bewertung der Trassenvorschläge und die Abwägung der resultierenden Umweltauswirkungen kaum geeignet. Die isolierte Betrachtung habe auch zur Folge, dass der Stadtteil Feudenheim, durch dessen Feudenheimer Au die Trasse geführt wird, von der Radschnellverbindungsstrecke Mannheim – Weinheim weitgehend abgehängt werde. Es wird darauf hingewiesen, dass im neu geplanten Wohngebiet Franklin kein Ausbau der Radwege nach Radschnellverbindungsstandards erfolgt.

Im Anhörungsverfahren wird weiter eingewendet, dass sich die Weiterführung der Radschnellverbindung nach Norden und Süden noch im Planungsstadium befinde. Es sei zu prüfen, ob auf der weiteren Strecke von Darmstadt/Viernheim nach Mannheim überhaupt die Anforderungen an Radschnellverbindungen erfüllt werden können. Dies sei an vielen Stellen auch innerhalb der Stadt Mannheim noch unklar. Offene Fragen gebe es beispielsweise hinsichtlich der Querung der Stadtbahn auf Höhe der Rebenstraße, der Zuwegung zur Unterführung an der Völklinger Straße, der Weiterführung des Verbindungswegs zur Römerstraße und weiter nach Vogelstang bzw. erneut über die Bahngleise und der Querung der Stadtbahnlinie über Spinelli. Die Querung des

Neckars mit der nötigen Kapazität bzw. an welcher Stelle diese erfolgen soll, sei ebenfalls noch ungeklärt. Bemängelt wird auch, dass es noch keine klare Zeitschiene für die weitere Planung gebe.

Eine Abschnittsbildung ist grundsätzlich zulässig. Prüfgegenstand der Planfeststellungsbehörde ist nur der durch den Antrag der Vorhabenträgerin zur Entscheidung gestellte Abschnitt. Die Abschnittsbildung darf allerdings nicht dazu führen, dass der Grundsatz der umfassenden Problembewältigung nicht hinreichend berücksichtigt werden kann. Die Naturschutzverbände und privaten Einwender weisen zu Recht darauf hin, dass eine vollkommen isolierte Betrachtung des planfestgestellten Abschnitts zu nicht sachgerechten Ergebnissen führen kann. Dementsprechend hat die Planfeststellungsbehörde vorliegend die Möglichkeit der Weiterführung über den vorliegenden Teilabschnitt hinaus bei der Beurteilung der Planfeststellungsfähigkeit einbezogen. Die übrigen Planfeststellungsabschnitte müssen dazu jedoch nicht bereits Gegenstand eines konkreten Planungsverfahrens sein. Erforderlich, aber auch ausreichend, ist eine prognostische Betrachtung der Verwirklichung der übrigen Planungsabschnitte nach Art eines vorläufigen positiven Gesamturteils (BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - BVerwGE 148, 373 Rn. 151). Auch unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit ist die Prognose ausreichend, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen.

Nach einer summarischen Prüfung des Gesamtvorhabens stehen diesem im weiteren Verlauf keine von vorn herein unüberwindlichen Hindernisse entgegen. Mit der Machbarkeitsstudie Darmstadt – Rhein-Neckar liegt eine Untersuchung vor, die die Grundlage für künftige Planungsprozesse bildet und die grundsätzliche Realisierbarkeit einer Vorzugstrasse darstellt. Sämtliche in Betracht kommenden Unterabschnitte der gesamten Radschnellverbindung wurden geprüft und bewertet, mögliche Konfliktpunkte dargestellt. Hier wurden beispielsweise auch Problempunkte bezüglich des Natur- und Artenschutzes aufgezeigt. Es ergeben sich jedoch keine Anhaltspunkte dafür, dass diese der Verwirklichung des Gesamtvorhabens im Ergebnis entgegenstehen könnten. Auch, dass hinsichtlich verschiedener Punkte der Radschnellverbindungstrasse innerhalb der Stadt Mannheim noch keine abschließende Planung stattgefunden hat und beispielsweise der Umgang mit einzelnen Kreuzungspunkten noch nicht abschließend geklärt ist, steht der Abschnittsbildung nicht entgegen. Auch insoweit sind keine Konfliktpunkte ersichtlich, die einer Umsetzung grundsätzlich im Wege stehen würden. Eine uneingeschränkte Einhaltung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg im gesamten Trassenbereich ist nicht erforderlich.

Im Dezember 2020 unterzeichneten die beteiligten Städte Mannheim, Viernheim und Weinheim gemeinsam mit dem Landratsamt Kreis Bergstraße und dem Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) eine Kooperationsvereinbarung für die gemeinsame Planung der Radschnellverbindung. Durch die Vereinbarung wird die Abstimmung zwischen den beteiligten Städten und Landkreisen sowie eine Weiterführung der Planung gewährleistet. Die Einbindung des VRRN – dem Träger der bundesländerübergreifenden Raumordnung, Regionalplanung und Regionalentwicklung in der Metropolregion Rhein-Neckar – als Kooperationspartner stellt darüber hinaus die regionale Koordination bei der Planung sicher.

Dem planfestgestellten Abschnitt der Radschnellverbindung fehlt auch nicht die eigene sachliche Rechtfertigung. Um Gegenstand einer eigenständigen Planung zu sein, muss er, für sich allein genommen, eine Verkehrsfunktion besitzen. Damit wird gewährleistet, dass die Bildung von Teilabschnitten auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist. Die Rechtfertigung bzw. Verkehrsfunktion ist zugleich aber auch vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen. Verlangt ist somit zwar eine eigene Planrechtfertigung für den Teilabschnitt. Sie ist aber gegenüber derjenigen für das geplante Gesamtvorhaben von deutlich geringerem Gewicht, weil die Funktion des Teilabschnitts in erster Linie auf die Verwirklichung des Gesamtvorhabens gerichtet ist. Andernfalls würden die Vorteile, die eine Abschnittsbildung im Interesse nicht nur einer praktikablen und effektiv handhabbaren, sondern auch einer hinreichend überschaubaren Planung rechtfertigen, wieder zunichtegemacht. Zu vermeiden ist lediglich, dass bei einem Scheitern der weiteren Verwirklichung des Gesamtvorhabens ein "Planungstorso" entsteht, der keinerlei selbstständige Verkehrsfunktion aufweist und deswegen planerisch sinnlos ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.10.2005 - BVerwG 9 A 34.04).

Eine eigenständige Verkehrsfunktion und Rechtfertigung in diesem Sinne ist gegeben. Die vollständige konzeptionelle Wirkung kann sich zwar erst durch die Umsetzung des Gesamtvorhabens entfalten. Anschlüsse der Radschnellverbindungstrasse an das bestehende Radwegenetz der Stadt Mannheim bestehen aber auch dann, wenn es dazu nicht kommen würde. Es verbliebe bei einer sinnvollen Ergänzung des Mannheimer Radwegenetzes. Die Gefahr des Entstehens eines funktionslosen „Planungstorsos“ besteht vorliegend somit nicht. Insbesondere das Ziel der Vorhabenträgerin, den Grünzug Nordost durch eine getrennte Rad- und Fußwegeführung attraktiv und barrierefrei



zu erschließen, kann auch dann erreicht werden, wenn das Gesamtvorhaben nicht verwirklicht würde.

Es ist insgesamt nicht zu befürchten, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung aufgeworfen werden, infolge der Abschnittsbildung unbewältigt bleiben. Auch bei der nachfolgenden Alternativenprüfung wurde die Gesamtplanung berücksichtigt. Die Gesamtbetrachtung über den planfestgestellten Abschnitt hinaus führt nicht dazu, dass eine andere als die planfestgestellte Variante vorzugswürdig erscheint. Die Anfangs- bzw. Endpunkte der planfestgestellten Trasse sind so gewählt, dass möglichst umwegfreie Anschlüsse an die noch im Planungsstadium befindliche gesamt Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim sowie an die Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim gewährleistet werden können.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach alledem zu dem Ergebnis, dass die Abschnittsbildung in der vorliegenden Form insgesamt zulässig ist.

### **B.X.2. Zweckmäßigkeit der Planung/Planungsziel**

Das Vorhaben ist gerechtfertigt. Der Bau der Radschnellverbindung dient dazu, im Interesse des Gemeinwohls liegende Zielsetzungen zu verwirklichen, die das Straßenrecht vorgibt. Die konkrete Straßenbaumaßnahme orientiert sich am Verkehrsbedarf und ist geboten. Auf die Ausführungen in Abschnitt B.IV wird verwiesen.

Im Laufe des Anhörungsverfahrens wurde von Einwendern die Vermutung geäußert, dass die planfestgestellte Trasse von der Vorhabenträgerin nicht mit dem Ziel gewählt wurde, eine große Akzeptanz bei potenziellen Radfahrenden zu erreichen und die Zentren von Heidelberg, Mannheim, Viernheim und Weinheim auf dem kürzesten umsetzbaren Weg zu verbinden. Aus dem Zusammenhang mit den Planungen für die Bundesgartenschau Mannheim 2023 könne vielmehr geschlossen werden, dass das Vorhaben vorrangig als Bestandteil der Verkehrskonzeption für dieses Projekt gesehen wird.

Dies kann die Planfeststellungsbehörde ausschließen. Die Vorhabenträgerin sieht das planfestgestellte Vorhaben durchaus auch als wichtigen Bestandteil der Verkehrskonzeption für die Bundesgartenschau Mannheim 2023. Die verkehrssichere Führung der Besucher, insbesondere zwischen dem Luisenpark und dem Spinelli-Gelände, erfordert einen Ausbau der Radwegeinfrastruktur. Die sichere Abwicklung des Besucher-

verkehrs kann unter Berücksichtigung der planfestgestellten Radschnellverbindungs-  
trasse gewährleistet werden. Mit dem Streckenabschnitt der Radschnellverbindung  
Mannheim – Weinheim werden jedoch längerfristig und vorrangig die von der Vorha-  
benträgerin dargestellten, von der Bundesgartenschau unabhängigen Zielsetzungen  
verwirklicht. Dass ein entsprechender verkehrlicher Bedarf gegeben ist, wird unter Ziff.  
B.IV.2 dargelegt. Dass die Vorhabenträgerin die Maßnahme gleichzeitig auch im Kon-  
text der Bundesgartenschau als Bestandteil des Wegekonzepts sieht und dementspre-  
chend eine Umsetzung vor Durchführung der Bundesgartenschau vorsieht, steht dem  
nicht entgegen und hat insbesondere keine Auswirkungen auf die nachfolgend darge-  
stellte Trassenauswahl.

Auch die Abschnittsbildung ist unter dem Gesichtspunkt der Zweckmäßigkeit der Pla-  
nung nicht zu beanstanden.

### **B.X.3. Alternativenprüfung**

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach  
schonenderen Alternativen nachzugehen, durch welche die mit der Planung ange-  
strebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und priva-  
ten Belangen verwirklicht werden könnten (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, 4 C  
15.83). Bei der Variantenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an  
einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Variantenprüfung  
aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirkli-  
chung beziehen.

Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen,  
sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen,  
wenn sie sich ernsthaft anbieten. Dabei muss sich objektiv die Erkenntnis aufdrängen,  
dass sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entge-  
genstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen. Von einer zu-  
mutbaren Alternative kann dabei dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungs-  
variante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger  
Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur,  
Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die  
nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorha-  
ben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksich-  
tigt zu werden (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 01.04.2007, 9 A 20.05).

### **B.X.3.1. Trassenvarianten für die Radschnellverbindung**

#### **B.X.3.1.1 Nullvariante**

In Übereinstimmung mit der Vorhabenträgerin ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass eine sogenannte Null-Variante nicht als ernsthaft weiter zu untersuchende Variante in Betracht kommt. Die fachplanerischen Zielsetzungen könnten bei Beibehaltung der Bestandssituation nicht erreicht werden. Übergeordnetes Ziel der Planung ist es, für die in der Region vorhandenen Radfahrerpotenziale eine leistungsstarke und attraktive Infrastruktur zu schaffen und damit den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zur Fahrradnutzung zu unterstützen und zu fördern. Dazu soll eine überörtliche Radschnellverbindung zwischen Mannheim, Viernheim und Weinheim geschaffen und eine Verbindung zu der in Planung befindlichen Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim hergestellt werden (vgl. Ziff. B.1.1.2). Der innerstädtische Teil mit seinen Anbindungswegen soll außerdem das Radwegenetz der Stadt Mannheim erweitern und damit auch innerstädtisch die Attraktivität der Fahrradnutzung erhöhen. Weiteres Ziel ist die barrierefreie Erschließung des Grünzugs Nordost mit der Feudenheimer Au. Dies ist im vorliegenden Fall höher zu bewerten als die durch einen Verzicht auf bauliche Maßnahmen vermiedenen Eigentumseingriffe und Eingriffe in Natur und Landschaft sowie sonstige Umweltbeeinträchtigungen.

#### **B.X.3.1.2 Sanierung bzw. Ausbau bestehender Wege, Variante aus der Petition 16/03562**

Auch der Ausbau bzw. die Sanierung bestehender Wege ist nicht geeignet, die Ziele der Vorhabenträgerin zu verwirklichen. Dies gilt auch für die Variante, die im Rahmen der an den baden-württembergischen Landtag gerichtete Petition 16/03562 anstelle der planfestgestellten Variante gefordert wurde und die im Wesentlichen der in den Planunterlagen als A4 dargestellten Variante entspricht.

Variante A4 hat eine den nachfolgend dargestellten Varianten A4a bis A4d ähnliche Trassenführung, nutzt aber lediglich bestehende Wege, die geringfügig verbreitert werden. Die in den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg festgelegten Standards würden insofern nicht erfüllt. Vergleichbar mit der bereits dargestellten Nullvariante, würde keine Infrastruktur geschaffen, die an dem für den Korridor bestehenden Radfahrerpotenzial ausgerichtet ist. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Variante daher trotz ihrer höheren Verträglichkeit mit Natur und Landschaft gegenüber der Antragsvariante abzulehnen.

Dass Ausbau und Sanierung verkehrsplanerisch sinnvoll und im öffentlichen Interesse sind, erkennt die Vorhabenträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens an. Entsprechende Verbesserungen wolle sie innerhalb der Stadt Mannheim, unabhängig vom planfestgestellten Vorhaben, auch umsetzen. Eine geeignete Alternative zu dem planfestgestellten Vorhaben würden solche Maßnahmen jedoch nicht darstellen. Dem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zuzustimmen.

Die von der Vorhabenträgerin geprüften Varianten A1 und A3 erfüllen ebenfalls nicht die Qualitätsstandards einer Radschnellverbindung und konnten daher ohne nähere Betrachtung ausgeschlossen werden.

### **B.X.3.1.3 Großräumige Trassenvarianten**

Neben verschiedenen Varianten einer Trassenführung im Bereich um bzw. durch die Feudenheimer Au hat die Vorhabenträgerin großräumige Trassenvarianten betrachtet, insbesondere die Möglichkeit einer, aus Richtung Viernheim kommend, möglichst direkten Verbindung in das Mannheimer Stadtzentrum.

#### Variante über die Friedrich-Ebert-Straße

Die Trasse verläuft von der Mannheimer Innenstadt entlang der Friedrich-Ebert-Straße, der Rollbühlstraße und der Birkenauer Straße bis an die Mannheimer Stadtgrenze.

Eine Umsetzung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg ist bei dieser Trassenführung jedoch aufgrund der engen Wohnbebauung der Friedrich-Ebert-Straße in weiten Teilen nicht möglich. Durch die beidseitig der Friedrich-Ebert-Straße vorhandenen Gebäudekanten herrschen beengte Platzverhältnisse im Verkehrsraum. Der bestehende Verkehrsraum wird im Bestand auf eine zweigleisige Straßenbahntrasse, eine vierspurige Straße und je Straßenseite einen Rad- und einen Gehweg aufgeteilt. Die Platzverhältnisse reichen daher nicht aus, um die bestehenden Radwege auf den Standard von Radschnellverbindungen zu verbreitern. Zudem befinden sich auf dieser Trasse mehrere Lichtsignalanlagen und Kreuzungen, die eine kontinuierliche Fahrt für Radfahrende behindern und zu großen Verzögerungen in der Reisezeit führen würden.

#### Variante über die Käfertaler Straße

Die Trasse führt von der Mannheimer Innenstadt über die Käfertaler Straße und über die Zielstraße auf die Rollbühlstraße bzw. alternativ durch eine Unterführung auf die

Mannheimer Straße und die Birkenauer Straße bis an die Mannheimer Stadtgrenze. Die Käfertaler Straße verläuft in Teilabschnitten parallel zur Friedrich-Ebert-Straße.

Auch hier steht die enge Bebauung einer Umsetzung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg entgegen. Der bestehende Verkehrsraum wird im Bestand auf eine zweispurige Straße und je Straßenseite einen Rad- und einen Gehweg aufgeteilt. Die Platzverhältnisse reichen nicht aus, um die bestehenden Radwege auf den Standard von Radschnellverbindungen zu verbreitern.

Die Planungsziele können mit diesen Varianten entsprechend nicht erreicht werden. Die Trassen wurden daher, trotz der Vorteile einer möglichst direkten Linienführung von Viernheim in die Mannheimer Innenstadt, nachvollziehbarerweise von der Vorhabenträgerin nicht weiterverfolgt. Im Bestand sind die Fahrradrouten entlang der Friedrich-Ebert-Straße und der Käfertaler Straße lückenlos hergestellt und gut nutzbar.

#### **B.X.3.1.4 Variante A1a**

Variante A1a führt, aus der Feudenheimer Unterführung kommend, über den bestehenden asphaltierten Weg, entlang der Kleingartenanlage Feudenheim, Richtung Norden. Weiter Richtung Norden verläuft sie ebenfalls auf Bestandswegen entlang weiterer Kleingartenanlagen bis zur Straße Am Aubuckel. Die Bestandswege werden zur Fahrradstraße umgewidmet und parallel ein begleitender Gehweg hergestellt. Vor der Straße Am Aubuckel biegt die Trasse Richtung Osten ab und verläuft entlang der Straße. In diesem Teilabschnitt wird der bestehende Weg entsprechend der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen (4 m Radweg und 2,5 m Fußweg) ausgebaut. Unter Berücksichtigung der Standards wird die Trasse ca. 100 m vor Querung der Straße Am Aubuckel mit entsprechenden Radien auf einer brückenähnlichen Stegkonstruktion geführt. Ungefähr 30 m nach der Rüdeshheimer Straße erfolgt die Querung der Straße Am Aubuckel. Die Trasse führt dann über das Spinelli-Areal bis zu Völklinger-Achse. Grundsätzlich wäre es auch denkbar, die Variante mit einer Unterführung anstelle der Stegkonstruktion auszuführen.

#### **B.X.3.1.5 Variante A2 (ursprüngliche Antragsvariante)**

Diese Variante, die die Vorhabenträgerin zunächst für vorzugswürdig befunden hatte, führt, aus der Feudenheimer Unterführung kommend, am westlichen Rand durch die Kleingartenanlage Feudenheimer Au Richtung Norden. Die Verbindung führt weiter über landwirtschaftlich genutzte Flächen am westlichen Rand der Feudenheimer Au bis zum Hochgestade am Rand der Feudenheimer Au. Der Höhenunterschied bis zur

Straße Am Aubuckel wird mit einer Brückenkonstruktion (Au-Steg) überwunden. Die Radschnellverbindungstrasse quert die Straße Am Aubuckel ebenerdig und führt anschließend über das Spinelli Areal bis zu Völklinger-Achse.

#### **B.X.3.1.6 Variante A2neu (Antragsvariante)**

Die Variante ist in der Trassenführung mit Variante A2 vergleichbar. Sie führt im Bereich der Kleingartenanlage Feudenheim direkt an der Bestandsstraße In der Au vorbei und nimmt so einen geringeren Teil der Kleingartenanlage in Anspruch. Die Verbindung verläuft danach weiter westlich am äußersten Rand der Feudenheimer Au. Die Querung der Straße Am Aubuckel erfolgt durch eine Unterführung. Der Höhenunterschied zwischen der Feudenheimer Au und dem Spinelli-Areal wird innerhalb der Unterführung und nördlich davon über eine Erdmodulation überwunden.

#### **B.X.3.1.7 Variante A3a**

Variante A3a führt, aus der Feudenheimer Unterführung kommend, über den bestehenden asphaltierten Weg In der Au, entlang der Kleingartenanlage Feudenheim, Richtung Norden. Der Bestandsweg wird zur Fahrradstraße umgewidmet und parallel ein Gehweg hergestellt. Die Trasse führt weiter Richtung Norden auf dem Bestandsweg bis vor die Kleingartenanlagen und biegt dort nach Osten ab bis zur sogenannten „Alten Gärtnerei“. Vor der „Alten Gärtnerei“ verlässt die Radschnellverbindung den Bestandsweg Richtung Norden, umfährt die „Alte Gärtnerei“ und überwindet den Höhenunterschied mit einer brückenähnlichen Stegkonstruktion. Die Trasse quert die Straße Am Aubuckel östlich der Zufahrtsrampe in die Feudenheimer Au. Anschließend verläuft die Trasse auf die Völklinger-Achse und führt darauf Richtung Norden über das Spinelli-Areal. Grundsätzlich wäre es auch denkbar, die Variante mit einer Unterführung anstelle der Stegkonstruktion auszuführen.

#### **B.X.3.1.8 Variante A4a**

Die Variante A4a führt, aus der Feudenheimer Unterführung kommend, über eine brückenähnliche Stegkonstruktion auf den nördlich der Feudenheimer Straße verlaufenden Radweg und den Gehweg. Dieser wird den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen entsprechend zu einem 4,0 m breiten Radweg und einem 2,5 m breiten Gehweg ausgebaut. Die Trasse verläuft entlang der Feudenheimer Straße nach Osten bis zur Straße Am Aubuckel, biegt dort nach Norden ab und verläuft parallel zur Straße. Der Radweg verläuft in diesem Teilabschnitt direkt entlang der Straße und wird auf 4,0 m verbreitert während der Gehweg über den etwas westlich, tiefer liegenden und parallel verlaufenden Bestandsweg geführt wird. Die Trasse führt an der Kreuzung mit

der Straße Wingertsbuckel vorbei. Sie quert die Straße Am Aubuckel östlich der Zufahrtsrampe in die Feudenheimer Au. Ca. 100 m vor der Querung wird die Trasse, um die in den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen vorgesehenen Kurvenradien einhalten zu können, auf einer brückenähnlichen Stegkonstruktion geführt. Nach der Querung verläuft die Trasse auf die Völklinger-Achse und führt Richtung Norden über das Spinelli-Areal.

#### **B.X.3.1.9 Variante A4b**

Die Variante A4b entspricht im Wesentlichen der Variante A4a und unterscheidet sich von ihr dadurch, dass der Gehweg bei der Wegeführung parallel zur Straße Am Aubuckel unmittelbar neben der Straße verläuft. Der Radweg wird über den westlich liegenden Bestandsweg geführt.

#### **B.X.3.1.10 Variante A4c**

Bis zur Kreuzung Feudenheimer Straße/Am Aubuckel entspricht die Trassenführung den Varianten A4a und A4b. An dieser Stelle wird die Trasse über eine bestehende Rampe in die Feudenheimer Au hinabgeführt. Die Radschnellverbindungstrasse führt entlang des Böschungsfußes des Hochgestades über einen Bestandsweg am Außenbogen der Feudenheimer Au entlang, der auf eine Breite von 4,0 m und 2,50 m ausgebaut wird. Die Trasse führt Richtung Norden bis vor die „Alte Gärtnerei“ und überwindet den Höhenunterschied mit einer Erdrampe und einer brückenähnlichen Stegkonstruktion, die mit den Radschnellverbindungsstandards entsprechenden Kurvenradien ausgeführt wird. Nach 100 m wird, östlich einer Zufahrtsrampe in die Feudenheimer Au, die Straße Am Aubuckel gequert. Anschließend verläuft auch bei dieser Variante die Trasse auf die Völklinger-Achse, um auf dieser Richtung Norden über das Spinelli-Areal zu führen.

#### **B.X.3.1.11 Variante A4d**

Auch die Trassenführung der Variante A4d entspricht bis zur Kreuzung Feudenheimer Straße/Am Aubuckel den Varianten A4a und A4b und wird danach wie bei der Variante A4c in die Feudenheimer Au hinabgeführt. Die Trasse führt an deren östlichen Rand durch die Feudenheimer Au Richtung Norden bis vor die „Alte Gärtnerei“ und wird dann wie bei Variante A4c weitergeführt.

### **B.X.3.2. Vergleichende Prüfung der Trassenvarianten für die Radschnellverbindung**

Nachdem die übrigen Alternativen mangels Erfüllung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg auch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ohne nähere Prüfung erkennbar nicht geeignet sind, die Ziele der Vorhabenträgerin zu verwirklichen, waren lediglich die übrigen dargestellten Varianten A1a, A2, A2neu, A3a und A4a bis A4d einer näheren Untersuchung zuzuführen.

Die Vorhabenträgerin hat die Varianten daraufhin untersucht, inwieweit sie dazu geeignet sind, die gesetzten Hauptziele, insbesondere die Herstellung einer attraktiven Radschnellverbindung sowie darüber hinaus die attraktive Erschließung des Grünzugs Nordost für den Rad- und Fußverkehr zu erreichen. Dazu wurde im Einzelnen ermittelt, wie gut die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg umgesetzt werden können, inwieweit Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzungen vermieden werden, wie die Umgebungsqualität zu bewerten ist und ob eine barrierefreie Erschließung der Feudenheimer Au erreicht werden kann.

Die Naturschutzverbände BUND, NABU und das Umweltforum Mannheim, aber auch mehrere private Einwender haben in diesem Zusammenhang kritisiert, dass die Frage, ob mit der Radschnellverbindungstrasse der Grünzug Nordost erschlossen werden kann, überhaupt in die Abwägung einfließt. Die Planfeststellungsbehörde hält dies für zulässig. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziff. B.IV wird verwiesen.

Hinsichtlich der Berücksichtigung der Umgebungsqualität, auch als Maßstab für die Attraktivität als Radschnellverbindungstrasse selbst, wird eingewendet, dass die Umgebungsqualität für den maßgeblichen Nutzerkreis, der hauptsächlich an einem schnellen Fortkommen im Alltag interessiert sei, nachrangig sei. Darin unterscheidet sich die Trasse beispielsweise von einem Radwanderweg. Richtig ist daran, auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass die Umgebungsqualität in diesem Zusammenhang einen anderen Stellenwert einnimmt als bei Radwegen, die dem reinen Freizeitverkehr dienen. Andererseits bedeuten Lärm- und Abgasbelastungen durch eine Straße immer eine Beeinträchtigung der Qualität des Radfahrens und werden von vielen Radfahrenden als störend empfunden. Darüber hinaus sind Radschnellverbindungen keine reinen Pendler- und Schnellfahrstrecken, sondern sehen auch die Nutzung für Freizeitfahrten vor. Sie wollen darüber hinaus nicht nur eine schnelle, sondern auch eine komfortable Fortbewegung mit dem Fahrrad ermöglichen, um so auch unter diesem Aspekt eine attraktive Alternative zum Pkw darzustellen. Die



Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg zeigen beispielsweise, dass ausdrücklich auch ein Nebeneinanderfahren ermöglicht werden soll. Insofern wird die Attraktivität durch die Trassierung auf einer ruhigeren Strecke nicht unerheblich gefördert.

Weiterhin wurde in die Bewertung einbezogen, ob durch die jeweilige Variante das Mannheimer Radwegenetz erweitert wird. Diesbezüglich wird im Anhörungsverfahren kritisiert, dass es allein durch den Bau zusätzlicher Wege nicht zu einer relevanten Erweiterung des Radwegenetzes komme, wenn nur bereits gut mit dem Fahrrad zu erreichende Bereiche mit einer weiteren Strecke versehen würden. Dies sei vorliegend der Fall. Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass der vorliegende Streckenabschnitt wesentlicher Bestandteil des innerörtlichen Haupttroutennetzes der Radschnellverbindung Mannheim – Viernheim – Weinheim sei und hierdurch das bestehende Wegesystem durch eine neue interkommunale Verbindung ergänze, dies mit dem Ziel, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Radschnellverbindungen sprächen zusätzliche Zielgruppen an. Die Streckenführung sei in das bestehende Netz an Haupt- und Querverbindungen des Radverkehrs eng eingeflochten. Das städtische Radwegenetz solle hiervon jedoch unberührt und für die Nutzerinnen und Nutzer erhalten bleiben, die die bestehenden Wege aus verschiedenen Gründen in der bisherigen Form bevorzugen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dies nachvollziehbar. Darüber hinaus ist erkennbar, dass dieses Kriterium bei der Trassenwahl nicht die entscheidende Rolle gespielt hat.

Bewertet wurden weiterhin die Aspekte soziale Sicherheit und Vermeidung von Eingriffen in bestehende Nutzungen sowie die Kosten.

Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen hat die Vorhabenträgerin einen Variantenvergleich in Bezug auf die Umweltauswirkungen durchgeführt (vgl. Unterlage 10.2a der Planunterlagen), der zu dem Ergebnis kommt, dass die planfestgestellte Trasse A2neu vorzugswürdig ist. Es ist diesbezüglich festzuhalten, dass sich bei einer alleinigen Betrachtung der biotischen und abiotischen Schutzgüter des UVPG die Trassenvariante A4c nach der Beurteilung der Vorhabenträgerin, der auch die Planfeststellungsbehörde folgt, als vorzugswürdig darstellt. Erst durch die Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch kommt die Vorhabenträgerin zu dem Ergebnis, dass die Trasse A2neu positiver zu bewerten ist. Die Vorhabenträgerin bewertet insoweit die Führung durch die landschaftlich attraktive Feudenheimer Au, abseits stark frequentierter Ver-

kehrswegen, als positiv im Vergleich zu den Alternativen entlang des Aubuckels. Außerdem ergibt sich eine positive Bewertung hinsichtlich der Freizeit- und Erholungsnutzung aus der barrierefreien Erschließung der Feudenheimer Au. Die Bewertung berücksichtigt daneben auch positive Wirkungen, die sich mittel- und langfristig dadurch ergeben, dass eine möglichst attraktive Trassierung den Radverkehr fördert und so voraussichtlich zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und damit der Einsparung von Emissionen beitragen wird.

Von Seiten der Naturschutzverbände BUND, NABU und dem Umweltforum Mannheim wurde hinsichtlich der Untersuchung bemängelt, dass das Schutzgut Mensch überproportional in die Gewichtung eingeflossen sei. Insbesondere die Aspekte Naherholung und Freizeitnutzung bzw. das menschliche Wohlbefinden im Allgemeinen seien zu hoch gewichtet. Auch von privaten Einwendern wird diese Einschätzung geteilt. In diesem Zusammenhang wird unter anderem vorgetragen, dass die Feudenheimer Au bereits gut für eine Freizeitnutzung erschlossen sei und deshalb keine zusätzliche Erschließung durch eine Radschnellverbindungstrasse erforderlich sei. Ein zusätzlicher Radweg stelle nicht per se eine Verbesserung dar. Die bisherige Möglichkeit, die Feudenheimer Au als Naherholungsgebiet zu nutzen, werde durch zusätzliche Wege, die deren Charakter verändern, sogar eher geschmälert.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den Auswirkungen auf die Freizeit- und Erholungsnutzung in Abschnitt B.X.8 auseinandergesetzt und hat keine Bedenken hinsichtlich der Einschätzung der Vorhabenträgerin, was die Vorteile für die Nutzung als Naherholungsgebiet angeht.

Im Übrigen ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die Umweltauswirkungen bei der Wahl der beantragten und planfestgestellten Vorzugsalternative durch die Vorhabenträgerin im Ergebnis neben weiteren Belangen angemessen berücksichtigt wurden. Die Vorhabenträgerin hat die Eignung der Trasse zur Erfüllung der selbstgesetzten Ziele, die zugleich im öffentlichen Interesse liegen, im Rahmen des Schutzgutes Mensch berücksichtigt. Selbst wenn man davon ausgehen will, dass die positiven Effekte, die sich durch eine Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Radverkehrs auf das Stadtklima und die Gesundheit ergeben, an dieser Stelle nicht zu berücksichtigen sind, so sind es doch Aspekte, die die Vorhabenträgerin zu Recht mit dem entsprechenden Gewicht in die Gesamtabwägung einbezogen hat. Auch der jeweilige Umfang der Versiegelung mit seinen Auswirkungen auf das Stadtklima wurde in ausreichender Tiefe im Rahmen des Variantenvergleichs berücksichtigt.

### **B.X.3.2.1 Variante A1a**

Die von der Vorhabenträgerin untersuchte Variante A1a hat gegenüber der planfestgestellten Radschnellverbindungstrasse den Vorteil, dass sie aufgrund des weitgehenden Verlaufs auf Bestandswegen außerhalb des Landschaftsschutzgebietes Feudenheimer Au nur wenige Flächen in Anspruch nimmt, die einem Gebietsschutz unterliegen. Auch die Inanspruchnahme von Biotopen mit besonderer oder hervorragender Bedeutung ist gering. Insgesamt ist die Variante mit einem Umfang der Neuversiegelung von 50 % auch in Bezug auf die Schutzgüter Boden, Fläche und Landschaft vorteilhaft gegenüber der Antragstrasse. Auch die landwirtschaftliche Nutzung wäre in geringerem Umfang beeinträchtigt. Die betroffenen Biotoptypen sind allerdings auch hier Lebensraum für geschützte Fledermäuse, Vögel und Reptilien. Die Querung der Straße Am Aubuckel ist mit einer Veränderung des Hochgestades verbunden.

Die Trasse ist schlechter geeignet, die im öffentlichen Interesse liegenden Ziele der Vorhabenträgerin umzusetzen, als dies bei der planfestgestellten Trasse der Fall ist. Die Radschnellverbindung wird als Fahrradstraße auf einem Bestandsweg geführt, der Fußweg verläuft parallel. Eine räumliche Trennung der Nutzergruppen erfolgt dementsprechend nicht. Potenzielle Konflikte mit dem Autoverkehr ergeben sich dabei auch durch parkende Autos im Bereich der Kleingartenanlagen an der Straße In der Au. Die Linienführung ist mit Umwegen verbunden, die etwas größer sind als bei der planfestgestellten Variante. Bei der Führung entlang der Straße Am Aubuckel kommt es zu Beeinträchtigungen durch Lärm und Abgase. Allerdings handelt es sich dabei um eine verhältnismäßig kurze Teilstrecke.

Die Planung mit einer Querung der Straße Am Aubuckel mittels Lichtsignalanlage führt zu Zeitverlusten und Konflikten mit dem Kfz-Verkehr im Kreuzungsbereich. Aufgrund der ungünstigen Wegeführung ist die Grünphase erst spät sichtbar, was hinsichtlich Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit ungünstig ist. Diese Nachteile können bei einer mit höheren Kosten verbundenen Querung mittels einer Unterführung vermieden werden. Gegenüber der planfestgestellten Variante ergeben sich in diesem Fall noch geringe Zeitverluste.

Eine zusätzliche und barrierefreie Erschließung der Feudenheimer Au als Naherholungsgebiet ergibt sich durch die Variante A1a nicht.

Darüber hinaus werden die Flächen von insgesamt ca. 18 Kleingartenparzellen in Anspruch genommen. Es kommt dabei zur Beeinträchtigung von zwei Kleingartenanlagen. Es entfallen darüber hinaus 23 Pkw-Stellplätze, die für die vorhandene Gastronomie von erheblicher Bedeutung sind. Ein bisher privater Weg, muss für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

### **B.X.3.2.2 Variante A3a**

Die von der Vorhabenträgerin untersuchte Variante A3a ist mit einer Flächeninanspruchnahme im Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au verbunden. Vorteilhaft ist im Vergleich zu der planfestgestellten Variante, dass durch die Orientierung an Bestandswegen in der Feudenheimer Au und teilweise auf den Spinelli Barracks lediglich eine Neuversiegelung von insgesamt 61 % erforderlich wird. In Bezug auf die Schutzgüter Boden und Fläche ergeben sich damit geringere nachteilige Auswirkungen als bei der planfestgestellten Variante. Andererseits sind im gesamten Trassenverlauf in größerem Umfang Biotope mit besonderer bzw. hervorragender Bedeutung betroffen. Durch den Trassenverlauf sind ca. 13 Kleingartenparzellen des Kleingartenvereins Feudenheim e.V. und landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen. Auch die Variante A3a ist mit einer Veränderung des Hochgestades im Landschaftsschutzgebiet verbunden.

Die Trasse durchschneidet das Landschaftsschutzgebiet im zentralen Bereich von Osten nach Westen ohne eine Arrondierung an bestehende Gehölz- und Siedlungsstrukturen. Die Zerschneidungswirkung und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist damit verhältnismäßig groß. Gegen diese Einschätzung wird im Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 09.03.2020 durch den BUND eingewendet, dass durch den Bestandsweg bereits an dieser Stelle eine entsprechende Wirkung gegeben sei, so dass die Auswirkungen durch die Radschnellverbindungstrasse weniger erheblich seien. Insoweit hält es auch die Planfeststellungsbehörde für zutreffend, dass der Bestandsweg im Sinne einer Vorbelastung zu berücksichtigen ist. Da es zu einer deutlichen Verbreiterung des Bestandsweges in einem zentralen Bereich der Feudenheimer Au kommt, verändert sich die Qualität der Zerschneidungswirkung jedoch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde entscheidend. Die Sichtbeziehungen verändern sich wesentlich.

Die Variante A3a ist schlechter geeignet, die im öffentlichen Interesse liegenden Ziele der Vorhabenträgerin umzusetzen, als dies bei der planfestgestellten Trasse der Fall ist. Die Variante ermöglicht keine ganz direkte Linienführung zwischen den jeweils

maßgeblichen Anknüpfungspunkten. Die Umwege sind dabei jedoch nur gering. Durch die gemeinsame Nutzung mit dem landwirtschaftlichen Verkehr, der auf die Nutzung der bestehenden Verbindung angewiesen ist, können Konflikte nicht vermieden werden.

Die Planung mit einer Querung der Straße Am Aubuckel mittels Lichtsignalanlage führt zu Zeitverlusten und Konflikten mit dem Kfz-Verkehr im Kreuzungsbereich. Dass die Querung nahe einer Bestandskreuzung erfolgt, ist insoweit als besonders problematisch zu bewerten. Diese Nachteile können bei einer mit höheren Kosten verbundenen Querung mittels einer Unterführung vermieden werden. Gegenüber der planfestgestellten Variante ergeben sich in diesem Fall noch geringe Zeitverluste.

Eine attraktive und barrierefreie Erschließung des Grünzugs Nordost kann im Bereich der Feudenheimer Au gut erreicht werden. Im Bereich des Spinell-Areals ist dies durch die Führung auf der Völklinger Achse jedoch in geringerem Maße der Fall.

Sowohl bei einer Querung der Straße Am Aubuckel auf gleicher Höhe als auch bei der Herstellung einer Unterführung werden Eingriffe in die „Alte Gärtnerei“ erforderlich.

### **B.X.3.2.3 Variante A4a bis A4d**

Die Varianten A4a und A4b haben gegenüber der planfestgestellten Variante den Vorteil, dass durch die Orientierung an Bestandswegen weniger umfangreiche Neuversiegelungen erforderlich werden. Auch bedeutsame Pflanzen- und Tierlebensräume sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen werden in geringerem Umfang in Anspruch genommen. Kleingartenparzellen des Kleingartenvereins Feudenheim e.V. werden lediglich randlich beansprucht. Durch die Führung entlang bestehender Straßen wird keine zusätzliche Beleuchtung in der Feudenheimer Au erforderlich.

Andererseits kann eine Trassierung entlang der Feudenheimer Straße und der Straße Am Aubuckel die Anforderungen an eine Radschnellverbindungstrasse, die komfortabel, alltagstauglich und möglichst störungsfrei sein und somit zum Umstieg auf das Fahrrad anregen soll, deutlich schlechter erfüllen. Der Anschluss an die Unterführung an der Feudenheimer Straße erfolgt mit einer engen und steilen 180-Grad-Wende, die dem Gedanken einer direkten und komfortablen Radschnellverbindung widerspricht. Die linksseitige Fahrt entlang der Feudenheimer Straße ist mit entgegenkommendem Autoverkehr verbunden. Dadurch, dass die Fahrzeuge in diesem Bereich stark beschleunigen, ist die Lärm- und Abgasbelastung besonders hoch. Belastungen durch

Lärm, Abgase und bei Nacht durch blendende Scheinwerfer ergeben sich darüber hinaus im gesamten Bereich, in dem eine Führung entlang der Straße erfolgt. An der Kreuzung Feudenheimer Straße/Am Aubuckel wird mit dem Fliederweg eine Zu- und Abfahrt zur Au gekreuzt, was bereits im Bestand zu Konflikten führt. Die Querung der Straße Am Aubuckel, die mittels einer Lichtsignalanlage in der Nähe der Kreuzung Am Aubuckel/Wingertsbuckel erfolgt, ist für Radfahrende mit einem Zeitverlust verbunden. Die Grünphase ist aufgrund der Wegeführung, die zur Einhaltung der Kurvenradien der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg erforderlich ist, erst spät erkennbar. Zudem können lediglich kurze Grünphasen ermöglicht werden, da bei den Freigabezeiten für Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr die bevorrechtigt fahrende Stadtbahn zu berücksichtigen ist. Auf dem Teilstück entlang der Straße Am Aubuckel muss bei der Variante A4b damit gerechnet werden, dass Fußgängerinnen und Fußgänger aufgrund der unmittelbaren Führung des Fußweges entlang der Hauptverkehrsstraße auf den weiter entfernt verlaufenden Radweg ausweichen und es so zu Konflikten zwischen den Nutzergruppen kommt. Umgekehrt ist bei der Variante A4a, bei der der Radweg entlang der Hauptverkehrsstraße verläuft, zu erwarten, dass Radfahrende, wie bereits im Bestand, auf den Fußweg ausweichen. Zudem müssten Fußgängerinnen und Fußgänger bei dieser Variante den Radweg queren, um zu den Haltestellen Am Aubuckel zu gelangen. Beide Varianten sind etwas länger als die planfestgestellte Variante.

Der im Zuge des Anhörungsverfahrens geäußerte Einwand, dass die Führung entlang der Straße im gleichen Korridor besser dazu geeignet sei, die Straße zu entlasten und es nicht zukunftsweisend sei, Verkehrswege ausschließlich für Pkw-Fahrer einerseits und Fahrradfahrende andererseits zu entwickeln, überzeugt vorliegend nicht. Die gewählte Trassierung verläuft zwar nicht unmittelbar an der Straße Am Aubuckel, aber schafft als Abschnitt der Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim eine direkte und störungsfreie Verbindung in die südlichen Stadtteile Mannheims und wird künftig auch einen direkten Anschluss an die Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim ermöglichen. Die bestehenden Wegebeziehungen bleiben daneben erhalten.

Eine barrierefreie Erschließung des Grünzugs Nordost im Bereich der Feudenheimer Au kann durch die Varianten A4a und A4b nicht erreicht werden.

Durch verschiedene Rampen-/Brückenkonstruktionen kommt es zudem auch bei diesen Varianten zu Auswirkungen im Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au bzw. zu Veränderungen des Hochgestades. Es wird in diesem Zusammenhang außerdem

ein Eingriff in die „Alte Gärtnerei“ erforderlich. Im Anhörungsverfahren wurden durch das Umweltforum Mannheim, den BUND, private Einwender und zunächst auch durch die untere Naturschutzbehörde Zweifel daran geäußert, dass die Bauwerke bzw. Eingriffe tatsächlich erforderlich sind. Die Vorhabenträgerin erläutert dazu für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass die vorgesehenen Brückenkonstruktionen zwingend erforderlich sind, um die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg einzuhalten. Der Anschluss der Radschnellverbindung aus der Unterführung Feudenheimer Straße auf das Höhenniveau der Feudenheimer Straße wird als Bauwerk unter Berücksichtigung der Vorgabe zur Planung von Radschnellverbindungen mit einem Radius von 20 m und mit einem Rampenlängsgefälle von 6 % geplant. Selbiges gilt für die Verbindung Feudenheimer Au zur Straße Am Aubuckel. Die halbkreisförmigen Brückenkonstruktionen vor der Überführung müssen hinzugefügt werden, damit das Teilkriterium „der Kurvenradius soll größer als 20 m sein“ eingehalten werden kann. Ein rechteckiger Knick in der Trassenführung hätte unter anderem schlechte Sichtverhältnissen und das Fehlen einer Aufstellfläche vor der Lichtsignalanlage zur Folge. Die notwendigen Bauwerke führen auch zu den gegenüber der planfestgestellten Variante höheren Kosten.

Variante A4c hat durch die Führung am Böschungsfuß des Hochgestades gegenüber den Varianten A4a und A4b den Vorteil, dass in diesem Bereich eine geringere Belastung der Radfahrenden durch Lärm- und Luftschadstoffe gegeben ist. Andererseits ergeben sich durch den Höhenunterschied zwischen der Feudenheimer Straße und der Feudenheimer Au Steigungen, die nicht mit den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg vereinbar sind. Weiterhin ergeben sich Nachteile in Bezug auf die soziale Sicherheit. Aufgrund von Heckenstrukturen im Böschungsbereich ist die Trasse weniger gut einsehbar, als dies bei den anderen Varianten der Fall ist. Im Übrigen sind die Trassen vergleichbar.

Variante A4d hat ebenfalls den Vorteil einer geringeren Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen im Bereich der Feudenheimer Au. Durch die Entfernung vom Böschungsfuß bleibt die Radschnellverbindungstrasse gut einsehbar. Auch eine gewisse Erschließungswirkung der Feudenheimer Au ist gegeben. Allerdings ist die Linienführung mit einem höheren Anteil an Neuversiegelungen von Flächen verbunden, als dies bei den Varianten A4a bis A4c der Fall ist (67 %). Es werden dabei landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen. Der Anteil der Neuversiegelung ist dabei noch geringer als bei der planfestgestellten Variante, es werden jedoch höherwertige Biotoptypen

in Anspruch genommen. Auch hier ergeben sich durch den Höhenunterschied zwischen der Feudenheimer Straße und der Feudenheimer Au Steigungen, die nicht mit den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg vereinbar sind. Im Übrigen ist die Trasse mit den Varianten A4a und A4b vergleichbar.

#### **B.X.3.2.4 Variante A2 und A2 neu**

Die von der Vorhabenträgerin zunächst beantragte Trassenführung der Variante A2 hat den Vorteil der kürzesten und direktesten Streckenführung und einer damit verbundenen kurzen Reisezeit. Die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg können besser eingehalten werden, als dies bei den bisher dargestellten Varianten ohne Unterführung der Fall ist. Zeitverluste und Konflikte mit dem Kfz-Verkehr ergeben sich jedoch durch die Querung der Straße Am Aubuckel mittels einer Lichtsignalanlage.

Durch die Führung abseits der Hauptverkehrsstraße ist die Strecke frei von Belastungen durch Lärm- und Luftschadstoffe.

Im Anhörungsverfahren wurden Bedenken geäußert, dass der Weg in der Feudenheimer Au, fern der befahrenen Straße oder einer Wohnbebauung und ohne eine Beleuchtung, unter dem Aspekt der sozialen Sicherheit nachteilig sein könnte. Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass die Radschnellverbindungstrasse zwar in einiger Entfernung zur nächsten Wohnbebauung verlaufe, andererseits jedoch gut einsehbar und darüber hinaus bei Dunkelheit ebenfalls beleuchtet sei. Ein relevanter Unterschied sei daher nicht gegeben. Die Planfeststellungsbehörde stimmt dem grundsätzlich zu. Allerdings ist für die Radschnellverbindungstrasse im Bereich der Feudenheimer Au aus naturschutzfachlichen Gründen zwischen 22 Uhr und 5 Uhr des jeweiligen Folgetages keine Beleuchtung vorgesehen. Für diesen Zeitraum, der allerdings außerhalb der schwerpunktmäßigen Radverkehrszeiten liegt, ist daher anzunehmen, dass Radfahrende teilweise die Führung entlang der beleuchteten Straße als sicherer empfinden würden. Im Vergleich mit den Vorteilen, die sich durch eine straßenferne Führung ergeben, ist dieser Gesichtspunkt jedoch nicht wesentlich.

Die Streckenführung ermöglicht eine barrierefreie Erschließung des Grünzugs Nordost in der Feudenheimer Au und auf dem Spinelli-Gelände. Ein erhebliches Konfliktpotenzial was Fußgänger und Radfahrende angeht, die die Feudenheimer Au als Naherholungsgebiet nutzen, sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.5 wird verwiesen.



Im Vergleich zu den bereits dargestellten Varianten, ist der hohe Anteil an neuversiegelter Fläche, der mit Verlusten von landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie Pflanzen- und Tierlebensräumen einhergeht, als nachteilig zu bewerten. Standorte der Bienen-Ragwurz befinden sich im Trassenbereich. Die Linienführung führt zudem zu einer Zerschneidungswirkung, die sich negativ auf das Landschaftsbild auswirkt. Im Landschaftsschutzgebiet ist eine Beleuchtung erforderlich. Auch eine landwirtschaftliche Bewirtschaftungseinheit im südlichen Trassenbereich wird durchschnitten. Zudem ist die Trassenführung mit einem größeren Verlust von Kleingartenflächen verbunden als dies bei den anderen Varianten der Fall ist (26 Kleingartenparzellen und sieben Gartenteiche). Durch die Rampen-/Brückenkonstruktion, die eine höhengleiche Querung der Straße in der Au ermöglicht, wird das Hochgestade optisch stark verändert.

Die planfestgestellte Variante A2neu, die nach der 1. Offenlage unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen mit der Planänderung vom 09.11.2020 in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurde, vermeidet bzw. vermindert die dargestellten Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange.

Durch die geänderte Trassenführung werden deutlich weniger Kleingärten in Anspruch genommen. Es entfallen noch zwölf Kleingartenparzellen, sieben weitere Parzellen müssen einen neuen Zuschnitt erhalten. Die Führung ganz am westlichen Rand der Feudenheimer Au und entlang bestehender Strukturen führt einerseits sogar zu einer geringfügigen Erhöhung der versiegelten Fläche, lässt aber andererseits die zerschneidende Wirkung größtenteils entfallen. Die landwirtschaftliche Bewirtschaftungseinheit in diesem Bereich bleibt als zusammenhängende Fläche erhalten.

Der Ersatz der Rampen-/Brückenkonstruktion der Variante A2 durch eine Unterführung der Straße Am Aubuckel vermeidet eine Veränderung des Hochgestades zwar nicht. Das Bauwerk fügt sich jedoch erheblich besser in das Landschaftsbild ein. Durch eine Verschiebung der Querung nach Osten werden zudem Standorte der Bienen-Ragwurz geschont.

Durch die Querung der Straße Am Aubuckel mittels einer Unterführung ergeben sich darüber hinaus auch Verbesserungen hinsichtlich des Verkehrsflusses. Diese führen im Ergebnis dazu, dass die durch die Trassenverschiebung bedingte Verlängerung der Strecke im Vergleich zur Variante A2 keine Verlängerung der Reisezeit bewirkt. Konflikte mit dem Kfz-Verkehr werden vermieden.

Durch umfangreiche Leitungsverlegungen und Schachtbauwerke, die aufgrund des Unterführungsbauwerkes notwendig werden, erhöhen sich die Kosten gegenüber der Variante A2. Auch der Bau des Unterführungsbauwerks mit dem Artenverbundstreifen ist mit höheren Kosten verbunden, die von der Vorhabenträgerin in Anbetracht der Vorteile einer Unterführung in Kauf genommen werden.

#### **B.X.3.2.5 Variante A2neu unter Mitnutzung der Bestandsstraße In der Au im Bereich der Kleingartenanlage Feudenheimer Au**

Im Laufe des Anhörungsverfahrens wurde vom BUND mit Schreiben vom 19.01.2021, vom ADFC mit Schreiben vom 11.03.2020 und mehreren privaten Einwendern die Prüfung einer weiteren Variante angeregt. Diese entspricht im Wesentlichen der planfestgestellten Radschnellverbindungstrasse, sieht im Bereich der Kleingartenanlage im Süden der Feudenheimer Au jedoch eine Mitnutzung der Bestandsstraße In der Au vor. Denkbar sei eine Sperrung der Straße für den Kfz-Verkehr. Es gebe andere Zufahrten, um die Kleingärten und Gaststätten zu erreichen, und genügend Parkplätze in der näheren Umgebung. Auch über den Fliederweg bestehe eine Anfahrtsmöglichkeit. Eine Stadtbahnhaltestelle und künftig die Radschnellverbindung lägen in unmittelbarer Nähe. Die Zufahrt zur Gaststätte könne man gegebenenfalls über eine Sonderregelung für den Betreiber lösen. Der BUND hält auch eine gemeinsame Nutzung mit dem Kfz-Verkehr für möglich, da dieser an der maßgeblichen Stelle nur sehr gering sei.

Eine entsprechende Planung hätte den Vorteil, dass in diesem Bereich eine Neuversiegelung teilweise vermieden werden könnte. Zudem wäre es möglich, die Inanspruchnahme von Kleingartenparzellen weiter zu vermindern.

Die Vorhabenträgerin hat dazu ausgeführt, dass sie eine Umwidmung zu einem reinen Rad- und Fußweg im Hinblick auf den dadurch beeinträchtigten Personenkreis nicht vorsehen will. Aktuell diene die Straße dem Kleingartenverein Feudenheim e.V. und dem ansässigen Schützenverein als Erschließungsstraße. Eine Erschließung wäre zwar grundsätzlich auch über den nördlichen Anschluss der Straße In der Au möglich. Dies würde jedoch zu einer Verlagerung der Verkehrsströme auf den nördlichen Teil der Straße und somit durch die Kleingartenanlage „Verein der Gartenfreunde Käfertal“ und entlang des Kleingartenvereins „Wilde-Au“ führen. Dies soll vermieden werden. Eine gemeinsame Nutzung für Kfz- und Radverkehr schließt die Vorhabenträgerin aufgrund des bestehenden Konfliktpotenzials aus. Auch die untere Straßenverkehrsbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 12.03.2020 festgestellt, dass sie eine gemeinsame Wegführung in diesem Bereich sehr kritisch sieht.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Gründe der Vorhabenträgerin insoweit für nachvollziehbar. Die Zahl der in Anspruch genommenen Kleingärten wurde von der Vorhabenträgerin so weit minimiert, wie dies ohne Einbeziehung der Bestandsstraße möglich ist. Die Breite des Fußwegs wurde im Bereich der Kleingartenanlage angepasst, um den Umfang der Inanspruchnahme von Kleingartenflächen und der Versiegelung weiter zu reduzieren. Unter Berücksichtigung der betroffenen Belange erscheint der Verzicht auf die Einbeziehung der Bestandsstraße, um diese vollumfänglich, verkehrssicher und konfliktfrei für die bisherige Nutzung erhalten zu können, daher gerechtfertigt.

#### **B.X.3.2.6 Gesamtergebnis**

Als Fazit des Variantenvergleichs ist festzuhalten, dass sich nach Prüfung und Abwägung der für und gegen die jeweiligen Varianten sprechenden öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit von Seiten der Planfeststellungsbehörde in Bezug auf die beantragte und nun planfestgestellte Variante A2neu keine Variante als gleich geeignet oder besser darstellt. Auch bei Berücksichtigung des Gesamtvorhabens Radschnellverbindung Mannheim – Viernheim – Weinheim bietet sich eine andere Trassenführung nicht als vorzugswürdig an. Außer den hier behandelten sind keine sonstigen, ernsthaft in Betracht kommenden Alternativtrassen ersichtlich.

#### **B.X.3.3. Anbindungsweg und Brücke Sudetenstraße**

Ein Verzicht auf den Anbindungsweg bzw. das Brückenbauwerk kommt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht, da das Ziel der Vorhabenträgerin, die städtische Fahrradinfrastruktur durch Erweiterung zu verbessern und die Stadtteile Vogelstang und Wallstadt auf attraktive Weise an die Radschnellverbindungstrasse anzuschließen, nicht zu erreichen wäre.

##### **B.X.3.3.1 Brückenvarianten**

Das planfestgestellte Vorhaben sieht eine Querung der Sudetenstraße (L 597) sowie der parallel verlaufenden Straßenbahntrasse der Linie 7 durch ein 3-Feld-Brückenbauwerk vor. Für die Planfeststellungsbehörde sind keine Varianten ersichtlich, mit denen sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen.

Das Umweltforum Mannheim hat die Prüfung einer Variante angeregt, bei der die Brücke lediglich über die Sudetenstraße führt und für die Straßenbahnlinie eine ebenerdige Querung vorsieht. Auch ein privater Einwender hatte eine solche Möglichkeit als

vorzugswürdig eingebracht. Zu den Gründen wird im Einzelnen auf die Ausführungen unter Ziff. B.XIV.19 verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat dazu ausgeführt, dass dies bautechnisch nicht umsetzbar sei, da unter anderem das Lichtraumprofil der Sudetenstraße nicht eingehalten werden könne. Zudem sei eine ebenerdige Querung der Gleise nur mit Lichtsignal- und Schrankenanlage möglich, was mit entsprechenden Wartezeiten für die Stadtbahn und Nutzer des Anbindungsweges verbunden sei. Dies erscheint der Planfeststellungsbehörde plausibel. Das Vorgehen stellt sich demnach nicht als ernsthaft in Betracht kommende Alternative dar.

Auch ein Neubau der Brücke nördlich der Hundewiese Mannheim-Wallstadt, wie von dem Einwender vorgeschlagen, wurde von der Vorhabenträgerin mit für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbarer Begründung ausgeschlossen. Die planfestgestellte Brücke wird an einer Stelle über die Sudetenstraße und die Stadtbahnlinie geführt, an der die Trassen nahezu parallel verlaufen. An der vom Einwender vorgeschlagenen Stelle ist die Stadtbahnlinie ca. dreimal weiter von der Sudetenstraße entfernt. Dies würde ein längeres Brückenbauwerk erfordern, das nicht nur mit höheren Kosten, sondern auch mit größeren Eingriffen, insbesondere in das Orts- bzw. Landschaftsbild, verbunden wäre. Die Beeinträchtigungen, die sich für die Nutzer der Kleingartenanlage im Umfeld der Brücke durch die Möglichkeit eines Einblicks vom Brückenbauwerk in die Gärten und durch geänderte Zufahren ergeben, stehen der Wahl der Vorhabenträgerin nicht entgegen.

### **B.X.3.3.2 Führung von Fuß- und Radverkehr auf dem Anbindungsweg nach Vogelstang und Wallstadt**

Für den Bereich des Anbindungswegs sieht die Planung eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs vor.

Alternativ kommt die Herstellung eines getrennten Geh- und Radwegs in Betracht. Die untere Straßenverkehrsbehörde der Stadt Mannheim empfiehlt dies in ihrer Stellungnahme vom 12.03.2020 als unter Sicherheitsaspekten vorzugswürdig. In der Praxis zeige sich, dass eine getrennte Wegeführung konfliktärmer und verkehrssicherer sei. Der Badische Blinden und Sehbehindertenverein (BBSV) trägt hierzu ebenfalls vor, dass die Durchmischung von Fußgängern und Radfahrern auf einer Verkehrsfläche nicht nur für blinde und sehbehinderte Menschen, sondern auch für ältere Menschen und Menschen mit jüngeren Kindern ein erhebliches Gefährdungspotenzial darstelle. Es müssten auch für die Anschlüsse an den Radschnellweg barrierefreie Lösungen

mit getrennten Geh- und Radwegen gefunden werden. Nach zahlreichen in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführten Potenzialermittlungen für den Radverkehr werde dieser künftig deutlich zunehmen. Daher werde zusätzlich zum Gefährdungsaspekt auch an eine vorausschauende Planung appelliert, die bereits bei Neubaumaßnahmen getrennte Geh- und Radwege vorsieht oder zumindest bereits heute die Voraussetzungen für künftige Trennungen schafft. Schließlich werde in den Planunterlagen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 5, Unterlage 1a) die Minimierung des Konfliktpotenzials Radfahrer-Fußgänger-Kfz-Verkehr als ein Planungsziel hervorgehoben. Die räumlichen Möglichkeiten seien gegeben.

Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass die Anschlüsse in diesem Bereich gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) geplant worden seien. Die zu erwartenden Nutzerzahlen seien geringer als auf der Trasse für die Radschnellverbindung. Nach einem durchgeführten Sicherheitsaudit liege an dieser Stelle auch keine kritische Stelle in Bezug auf die Verkehrssicherheit vor. Man habe daher zu Gunsten von Naturschutz und Landwirtschaft auf eine größere Dimensionierung und damit eine größere Flächenversiegelung verzichtet. Auch der Eingriff in Flächen, die von Vereinen, z.B. dem anliegenden Reiterverein Mannheim Vogelstang-Wallstadt e. V., genutzt werden, könne dadurch verringert werden.

Auch insoweit kann die Planfeststellungsbehörde die Abwägungsentscheidung der Vorhabenträgerin nachvollziehen. Die Alternativen sind mit Vor- bzw. Nachteilen für jeweils unterschiedliche Belange verbunden. Im Ergebnis ist nicht ersichtlich, dass eine getrennte Wegführung insgesamt zu geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen führen würde.

#### **B.X.4. Umweltbelange**

Das Vorhaben führt zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft und sonstige Sachgüter. Bei den Erwägungen, ob gegebenenfalls zwingendes (Umwelt-)Recht dem Vorhaben entgegensteht, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist.

Negativ ins Gewicht fällt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insbesondere der Eingriff in die Schutzgüter Boden bzw. Fläche durch Flächenneuversiegelungen, teilweise

von hochwertigen Aueböden (Bewertungsklasse hoch bis sehr hoch). Der Flächenverbrauch fällt auch im Vergleich zu den geprüften Alternativen höher aus. Die Eingriffe werden im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung teilweise schutzgutübergreifend ausgeglichen. Weitergehende Möglichkeiten der Flächenentsiegelung wurden geprüft, sind im Umfeld der Maßnahme jedoch nicht möglich.

Gegen die festgestellte Planung wird unter anderem durch das Umweltforum Mannheim in seiner Stellungnahme vom 21.01.2021 vorgetragen, dass die Auswirkungen der Neuversiegelung auf das Schutzgut Klima in den Planunterlagen nicht ausreichend erfasst seien. Durch Versiegelungsmaßnahmen werde die Überhitzung gefördert und die nächtliche Abkühlung verzögert. Ergänzend wird von privaten Einwendern darauf hingewiesen, dass in einem Klimagutachten, das 2013 für die Stadt Mannheim erstellt wurde (Mannheim – Grünzug Nordost/Spinelli-Barracks + Bundesgartenschau 23 von Ökoplane), ausgeführt sei, dass zur Erschließung des Geländes möglichst schmale befestigte Wege geeignet seien. Negativeffekte könnten dadurch geringgehalten werden. Die Versiegelung sei daher so gering wie möglich zu halten und dürfe allenfalls in Randbereichen erfolgen. Wärmeinseln in Mitten des Grünzugs seien besonders nachteilig.

Weiter wird von privater Seite gerügt, dass die Auswirkungen des Brückenbauwerks über die Sudetenstraße auf die Luftzirkulation nicht berücksichtigt seien. In den Planunterlagen fehle ein Klimagutachten zu deren Beurteilung.

Die Vorhabenträgerin trägt dazu vor, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung eine Betrachtung des kleinräumigen Geländeklimas im Bereich der Radwegfahrbahn stattgefunden habe. Es sei zwar richtig, dass es im Bereich der asphaltierten Fahrbahn aufgrund der stärkeren Erwärmung zu Veränderungen des kleinräumigen Geländeklimas kommt. Die Wirkung sei aber auf die Fahrbahn und das unmittelbare Umfeld (wenige Meter) beschränkt. Auswirkungen, die sich als erheblich negativ für das Umfeld der Radschnellverbindung darstellen, wie etwa in den Bereichen der Feudenheimer Au oder des Spinelli-Geländes, seien nicht zu erwarten. Entsprechendes wird auch hinsichtlich der Brücke über die Sudetenstraße ausgeführt. Bauwerke hätten, ebenso wie Gehölze, kleinräumige Veränderungen der Luftbewegungen zur Folge, die Wirkung bliebe aber auf das unmittelbare Umfeld beschränkt. Wegen der nur sehr geringen kleinräumigen Auswirkungen habe das Bauwerk keine entschei-

dende Bedeutung für das lokale Durchlüftungsgeschehen. Der Bau der Radschnellverbindung durch das Landschaftsschutzgebiet stehe den klimaökologischen Gedanken der Entwicklung des Grünzug Nordost nicht entgegen.

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die Darstellung der Vorhabenträgerin zutreffend ist. Es ergeben sich Auswirkungen auf die Luftzirkulation und das Kleinklima, die die Vorhabenträgerin zutreffend erfasst hat und die auch im Rahmen der vorliegenden Abwägung im Planfeststellungsbeschluss Eingang finden. Im versiegelten Bereich kommt es zu einer Erwärmung der Umgebungsluft, die erwärmte Luft steigt auf. Eine entscheidende Bedeutung für das großräumige Durchlüftungsgeschehen bzw. großklimatische Geschehen im Bereich der Feudenheimer Au bzw. des Grünzugs Nordost oder gar eine Barrierewirkung hinsichtlich der Frischluftzufuhr Mannheims ergibt sich nicht. Ein über die Prüfung im landschaftspflegerischen Begleitplan bzw. UVP-Bericht hinausgehendes Klimagutachten ist zur Beurteilung der Auswirkungen nicht erforderlich.

Besonderes Gewicht haben auch die verschiedenen Auswirkungen im Bereich des Landschaftsschutzgebietes Feudenheimer Au, die an anderer Stelle bereits dargestellt wurden. Das Entfallen von Kleingartenflächen ist, neben dem sozialen Aspekt, aus einem naturschutzfachlichen Blickwinkel von Bedeutung. Zerschneidungswirkungen und die Veränderung des Hochgestades werden so gering wie möglich gehalten. Dennoch verbleibt es bei einer Beeinträchtigung der Schutzzwecke der Landschaftsschutzgebietsverordnung.

Von einem privaten Einwender wird eingewendet, dass im Rahmen der Planung nicht ausreichend berücksichtigt sei, dass die Robinien, die im Bereich des Hochgestades auf einer Breite von ca. 40 m gefällt werden, eine Barrierewirkung hinsichtlich der von der Straße Am Aubuckel ausgehenden Lärm- und Abgasemissionen des Kfz-Verkehrs entfaltet. Die Vorhabenträgerin führt dazu nachvollziehbar aus, dass die Wirkung des Baumbestandes insoweit nur gering ist. Erst ein 100 m breiter dichter Waldstreifen mit dichtem Unterholz bewirke eine Pegelminderung von 5 bis 10 dB (Städtebauliche Lärmfibel. Hinweise für die Bauleitplanung. (2018) Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau (Hrsg.)). Eine positive Wirkung ergibt sich jedoch durch die optische Abschirmung des Autoverkehrs auf der Straße Am Aubuckel. Dadurch, dass die Unterführung nach Ende der Bauarbeiten eingegrünt wird, wird diese Wirkung wiederhergestellt.

Insgesamt sind die nachteiligen Umweltauswirkungen durch den Nutzen des Vorhabens gerechtfertigt. Die Nachteile, die das Vorhaben haben kann, und die Vorkehrungen gegen diese wurden bei der Gesamtabwägung berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung, mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechnete im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

### **B.X.5. Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, soziale Sicherheit**

Die bauliche Ausgestaltung des Vorhabens ermöglicht eine sichere Verkehrsführung sowohl während als auch nach der Bauausführung. Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern, gegenseitige Beeinträchtigungen und Belästigungen werden durch die Planung so weit wie möglich vermieden.

Während der Bauzeit ergibt sich die Notwendigkeit, bestehende Wege vorübergehend zu sperren. Um dennoch auch in dieser Phase ein durchgängiges Radwegenetz zu erhalten, sieht die Vorhabenträgerin vor, gesperrte Wegabschnitte, die Teil des Radwegenetzes sind, sowie die jeweiligen Umleitungsstrecken an den relevanten Kreuzungspunkten gut sichtbar zu beschildern. Dies ist als Maßnahme V16 im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt.

Der als Radschnellverbindung geplante Teil des Vorhabens wird nach den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg ausgebaut. Lediglich punktuell ergibt sich eine Abweichung im Bereich der Kleingartenanlage im Süden der Feudenheimer Au, wo der Gehweg für einen kurzen Abschnitt mit einer Breite von lediglich 2,0 m ausgebaut wird. Dadurch werden Eingriffe in die Kleingartenanlage minimiert. Dies ist unter Sicherheitsaspekten unbedenklich.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wird von privater Seite beanstandet, dass bei der planfestgestellten Variante im Bereich der Feudenheimer Au, nördlich der Kleingärten, zwei im Vergleich zur ursprünglichen Antragsvariante verschärfte Kurven liegen. Dadurch werde die Nutzung mit hohen Geschwindigkeiten und eine künftig möglicherweise denkbare bzw. rechtlich zulässige Nutzung mit S-Pedelecs baulich eingeschränkt. Dazu ist zu sagen, dass auch in diesem Bereich nach den aktuellen Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg geplant wurde. Ein Kurvenradius von 20 m wird eingehalten. Eine sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 30 km/h ist dadurch gewährleistet. Eine Ausrichtung



der Planung an höheren Geschwindigkeiten ist nicht erforderlich, zumal eine entsprechende Nutzung Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherheit für alle Nutzergruppen aufwerfen würde.

Im Bereich der Radschnellverbindungstrasse ist durchgehend eine getrennte Wegeführung für den Rad- und Fußverkehr geplant. Bereits ab dem südlichen Anschlusspunkt an der Feudenheimer Straße ist eine Trennung dieser Nutzerkreise vorgesehen. Hier steht die Straße In der Au künftig für den Kfz-Verkehr zur Verfügung. Östlich schließen sich der Fußweg mit Grünstreifen und daneben der Radweg an. Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr im Bereich der Feudenheimer Au werden dadurch ausgeschlossen, dass keine gemeinsame Wegeführung auf dem Bestandsweg In der Au erfolgt. Der Radschnellweg wird parallel zur Bestandsstraße angelegt. Hinsichtlich des landwirtschaftlichen Verkehrs wird auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.7 verwiesen.

Das Umweltforum Mannheim regt in seiner Stellungnahme vom 21.01.2021 an, den Fußweg der Radschnellverbindungstrasse in der Feudenheimer Au durchgängig auf der östlichen Seite und nicht wie planfestgestellt auf der westlichen Seite des Radweges zu führen. Dadurch könne ein notwendiges Kreuzen des Radweges minimiert werden. Dies gelte etwa für den Anschluss des Fußweges an den Rundweg um das im Rahmen der Bundesgartenschau geplante Augewässer im nördlichen Bereich der Au und den Anschluss der Radschnellverbindungstrasse an die Feudenheimer Straße im Süden der Au im Bereich der bestehenden Unterführung. Die Vorhabenträgerin führt dazu nachvollziehbar aus, dass die Anordnung des Fußweges auf der östlichen Seite zu Konflikten im Bereich des Spinelli-Geländes führen würde. Zudem liegt auch im Bereich der Feudenheimer Straße die bereits bestehende Zuwegung für Fußgänger auf der westlichen Seite. Ein Rundweg um das Augewässer ist nicht vorgesehen. Die Planung der Vorhabenträgerin ist damit insoweit aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zu beanstanden.

Von der unteren Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Mannheim, Fachbereich 31 wird in den Stellungnahmen vom 12.03.2020 und 18.01.2021 angemerkt, dass die Querungen bestehender Wege, wie zum Beispiel des Fliederwegs und der Wege auf dem Spinelli-Gelände, noch detailliert auszugestalten seien. Es könne deshalb noch nicht abschließend beurteilt werden, ob diese den maßgeblichen Sicherheitsstandards genügen. Gerade der Völklinger Straße/Völklinger Achse komme eine gewisse Verkehrsbedeutung für den motorisierten Individualverkehr zu, so dass eine verkehrssichere Querung zwingend notwendig sei.

Die Völklinger Achse ist in dem Bereich, in dem eine Querung durch das planfestgestellte Vorhaben vorgesehen ist, nicht für den motorisierten Individualverkehr, sondern als Teil einer Parkanlage lediglich für den Fuß- und Radverkehr freigegeben. Die Kreuzung mit der Anna-Sammet-Straße ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Im Übrigen beabsichtigt die Vorhabenträgerin, die Kreuzungspunkte der Radschnellverbindung grundsätzlich nach den Qualitätsstandards bzw. den Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg auszugestalten. Für einzelne Kreuzungspunkte prüft sie, ob davon abweichende Lösungen noch besser geeignet sind. Dies betrifft insbesondere die Querung im Bereich der Kleingartenanlage für die geprüft wird, ob eine von den Musterlösungen abweichende Ausgestaltung den Autoverkehr aus den Stichstraßen aus der Kleingartenanlage besser berücksichtigen kann. Die konkrete Ausgestaltung wird noch erfolgen. Es ergeben sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Konflikte, die sich auf der Ausführungsebene nicht lösen ließen. Die entsprechenden verkehrsrechtlichen Maßnahmen und Markierungen werden daher nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses geregelt.

Von Privatpersonen, die die Feudenheimer Au als Naherholungsgebiet nutzen, wird die Befürchtung geäußert, dass es im Bereich der Feudenheimer Au zu Konflikten zwischen Nutzern der Radschnellverbindungstrasse und Erholungssuchenden kommen könnte. Insbesondere die Sicherheit von älteren Menschen und kleinen Kindern sei durch schnelle Radfahrer auf der Radschnellverbindung in der Feudenheimer Au gefährdet. Die Vorhabenträgerin führt dazu in ihrer Gegenstellungnahme aus, dass die neue Radschnellverbindungstrasse, im Gegensatz zur Bestandssituation, gerade eine Trennung von Radfahrern und Fußgängern ermögliche.

Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend. Ein wesentliches Qualitätsmerkmal von Radschnellverbindungen ist, wie bereits dargestellt, die Möglichkeit der Trennung von Nutzergruppen. Dies gilt zum einen für den Rad- und Fußverkehr, zum anderen aber durch die Breite des Radwegs auch für Radfahrende, die mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs sind. Ein Konfliktpotenzial besteht jedoch im Bereich der Kreuzungspunkte. Bei einer Ausgestaltung mit Markierungen bzw. Beschilderungen, die die Kreuzungspunkte klar erkennbar machen, bestehen im Ergebnis jedoch keine Bedenken.

Der Anbindungsweg nach Vogelstang und Wallstadt ist nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und mit einer gemeinsamen Führung von Geh- und Radweg geplant. Die untere Straßenverkehrsbehörde empfiehlt hier, wie auch der BBSV, eine getrennte Führung des Geh- und Radweges. Die Planfeststellungsbehörde erkennt, dass eine getrennte Wegeführung konfliktärmer wäre. In Anbetracht der zu erwartenden Nutzerzahlen auf dem Anbindungsweg ist allerdings auch eine gemeinsame Wegeführung als verkehrssicher anzusehen und die Planung der Vorhabenträgerin, die an dieser Stelle zugunsten anderer öffentlicher Belange entschieden hat, nicht zu beanstanden.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4, Mobilität, Verkehr, Straßen hat mit Stellungnahme vom 04.02.2021 angeregt, den Knick in der Gradienten des Geh- und Radwegs auf der Brücke über die Sudetenstraße auszurunden. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dies umzusetzen, sofern es unter Einhaltung des Lichtraumprofils möglich ist. Auch sofern dies nicht möglich sein sollte, entspricht die Planung in diesem Bereich den Anforderungen an eine verkehrssichere Wegeführung.

Ein weiterer Aspekt der Verkehrssicherheit ist die Beleuchtung. Die Radschnellverbindungstrasse ist grundsätzlich beleuchtet. Ausgenommen ist der Bereich in der Feudenheimer Au für den Zeitraum zwischen 22 Uhr und 5 Uhr. Der Anbindungsweg zwischen der Völklinger Straße über das Spinelli-Areal und den Bürgerpark bis über die Sudetenstraße auf den Bestandsweg Auf den Ried wird nicht beleuchtet. Die Brücke über die Sudetenstraße erhält dagegen wiederum eine Beleuchtung.

Die untere Straßenverkehrsbehörde regt in der Stellungnahme an, das Verkehrskonzept zu überdenken und alle neu geplanten Verkehrswege zu beleuchten. Die Planfeststellungsbehörde sieht die Bedeutung einer (durchgehenden) Beleuchtung für die Verkehrssicherheit. Dies ist insbesondere für die Radschnellverbindung, die ein Befahren mit schnellen Geschwindigkeiten ermöglichen soll, der Fall. Da die Wege vorliegend jedoch durch ökologisch sensible Gebiete führen, ist die Abwägung der Vorhabenträgerin zu Gunsten des Naturschutzes nicht zu beanstanden. Die Beleuchtung stellt insbesondere für Tiere einen Störfaktor dar. Im Bereich der Radschnellverbindung ist eine Beleuchtung für die Zeiten gewährleistet, in denen mit einer regelmäßigen Nutzung im Alltagsradverkehr, im Berufsverkehr und durch Schülerinnen und Schüler zu rechnen ist. Insgesamt ist der Belang der Verkehrssicherheit hinreichend berücksichtigt.

Auch der Aspekt der sozialen Sicherheit ist hinreichend berücksichtigt. Von privaten Einwendern wird beanstandet, dass der Teil der Radschnellverbindungstrasse in der Feudenheimer Au in einiger Entfernung von der nächsten Wohnbebauung und der Straße Am Aubuckel liegt. Gerade bei Dunkelheit sei zu erwarten, dass sich der Bereich in eine „Angstzone“ verwandle. Insbesondere Frauen würden vermutlich eine Führung entlang der Straße bevorzugen. Die Vorhabenträgerin legt demgegenüber dar, dass die Strecke zwar abseits der Wohnbebauung liege, jedoch gut einsehbar sei. Zudem sei aufgrund der potenziellen Nutzerzahlen mit einem hohen Radverkehrsaufkommen zu rechnen, was die soziale Kontrolle fördere. Dieser Einschätzung folgt die Planfeststellungsbehörde. Auch wenn nicht davon ausgegangen werden kann, dass das Radverkehrspotenzial von Beginn an in voller Höhe ausgeschöpft werden wird, ist mit einer regen Nutzung zu rechnen. Tatsächlich ist die Freifläche von weitem gut einsehbar. Die Unterführung der Straße Am Aubuckel ist großzügig und offen gestaltet, so dass sie in der konkreten Ausführung nicht als Angstraum zu werten ist. Durch die Beleuchtung kann das Bauwerk auch bei Dunkelheit befahren werden, ohne dass befürchtet werden muss, dass sich Personen darin verbergen könnten.

Wie bereits dargestellt, ist die Radschnellverbindung innerhalb der Feudenheimer Au lediglich abends bis 22 Uhr und morgens ab 5 Uhr ist beleuchtet. Die Ausführungen zur Verkehrssicherheit gelten hier entsprechend.

Im Ergebnis werden die Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs angemessen berücksichtigt.

#### **B.X.6. Barrierefreiheit**

Die Träger der Straßenbaulast haben gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechenden Zustand zu bauen. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen. Damit hat der Gesetzgeber die Träger der Straßenbaulast in besonderer Weise dazu verpflichtet, beim Neu- und Ausbau von Straßen auch das Ziel zu verfolgen, diese für behinderte Menschen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung möglichst ebenso problemlos nutzbar zu machen wie für nicht behinderte Menschen. Konkrete Vorgaben zur Barrierefreiheit enthält § 9 Abs. 1 Satz 2 StrG nicht. Er beschränkt sich auf die möglichst weitgehende Barrierefreiheit

als Zielvorgabe. Soweit der Vorhabenträger deshalb im Rahmen dieser Generalklausel verpflichtet ist, auf die barrierefreie Nutzung durch behinderte Menschen hinzuwirken, ergeben sich der Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Es kann festgestellt werden, dass das planfestgestellte Vorhaben im Ergebnis diesem Anspruch genügt. In bestimmten Bereichen lässt es sich nicht vermeiden, dass Belange der Barrierefreiheit zugunsten anderer öffentlicher Belange zurücktreten müssen.

Die Vorhabenträgerin hat sich explizit auch die barrierefreie Erschließung der Feudenheimer Au zum Ziel gesetzt. Dagegen wird von privater Seite eingewendet, dass die Feudenheimer Au bereits im Bestand über mehrere Zugänge barrierefrei zu erreichen sei. Im Bestand erfüllen die Zugänge jedoch nicht die Anforderungen der DIN 18040 hinsichtlich der Längsneigungen. Außerdem hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar erläutert, dass es ihr nicht nur um die Zugänge, sondern auch um die Wege in der Feudenheimer Au gehe. Eine getrennte Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer, die gerade für Blinde und Sehbehinderte von besonderer Bedeutung ist, ist bisher an keiner Stelle vorhanden.

Im Bereich der Radschnellverbindung findet durchgehend eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr statt. Die Trennung erfolgt durch einen Grünstreifen.

Im Interesse eines möglichst barrierefreien Ausbaus ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin dem Vorschlag, den parallel zur Radschnellverbindung geplanten Fußweg durchgängig mit einer wasserdurchlässigen Oberfläche zu erstellen (vgl. Ziff. B.VII.1.1), nicht folgt. Dies gilt umso mehr als die Vorhabenträgerin nachvollziehbar erläutert, dass der Nutzen für das Schutzgut Boden bei einer solchen Vorgehensweise fraglich ist.

Der BBSV weist für den Gehweg, der in Pflaster oder Asphalt ausgeführt werden soll, darauf hin, dass er für blinde und sehbehinderte Menschen klar optisch und akustisch taktil von der Umgebung abgegrenzt werden müsse. Die Vorhabenträgerin hat dargestellt, dass die optische und taktile Trennung zwischen Geh- und Radweg dadurch gewährleistet wird, dass jeweils angrenzend an die Wege ein Grünstreifen vorgesehen ist. Dies ist ausweislich der planfestgestellten Planunterlagen durchgehend der Fall.

Die AG Barrierefreiheit Rhein-Neckar e.V. bittet mit Stellungnahme vom 10.03.2020 um Beachtung der Anforderungen aus Kap. 4.3 der DIN 18040-3 bezüglich Längs- und Querneigungen. Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass die Vorgaben für Längs- und Querneigungen berücksichtigt würden. Teilweise ist dies in den Planunterlagen bereits dargestellt. Aufgrund der Entwässerung sei in Teilen ein Quergefälle von 2,5 % geplant, bei weniger als 3 % Längsgefälle.

Zum Anknüpfungspunkt der Radschnellverbindung im Bereich der Feudenheimer Straße führt der BBSV aus, dass hier zwar eine getrennte Führung von Geh- und Radweg vorgesehen sei, es müsse aber auch sichergestellt werden, dass ein Abstich von mindestens 3 cm zur Straße in der Au realisiert wird, um Fuß- und Kfz-Verkehrsfläche voneinander zu trennen. Aufgrund der Verlagerung der Radschnellverbindung an den Rand der Kleingartenanlage müsse man Lösungen finden, wie Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere blinde und sehbehinderte Menschen, die Radschnellverbindung gefahrlos queren können. Konflikte ergäben sich durch den Fahrzeugverkehr aus den Stichstraßen sowie fußläufigen Verkehr. Die Vorhabenträgerin sagt zu, der Forderung nach einer Bordsteinhöhe von 3 cm umzusetzen und auch die weiteren Hinweise im Zuge der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Konkretere Zusagen bezüglich der Ausgestaltung von sicheren Querungsmöglichkeiten will die Vorhabenträgerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens jedoch nicht machen.

Bezüglich des Abzweigs der Radschnellverbindung in Richtung Käfertal auf die Völklinger Achse fordert der BBSV ebenfalls eine gesicherte Querungsmöglichkeit. Durch die abknickende Radschnellverbindung bestehe an diesem Kreuzungspunkt von Rad- und Fußverkehrswegen ein erhebliches Gefährdungspotenzial für blinde und sehbehinderte Menschen, die schnelle Radfahrende und/oder Scooter, die auf dem Radschnellweg abbiegen, nicht visuell wahrnehmen können. Dieses Problem betreffe insgesamt auch ältere Menschen, deren Hör- und Sehvermögen mehr und mehr eingeschränkt ist. Er fordert an dieser Stelle eine Lichtsignalanlage mit akustischen Zusatzeinrichtungen, um eine sichere Querung zu ermöglichen. Nur so könne an dieser Stelle Barrierefreiheit für sinneseingeschränkte, insbesondere blinde und sehbehinderte Menschen hergestellt werden. Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass die Radschnellverbindung entsprechend den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg ausgeführt werde. Ergebnis eines für die gesamte Trasse durchgeführten Sicherheitsaudits sei für diesen Bereich die Empfehlung, den Verlauf der Radschnellverbindung zu verdeutlichen. Dies könne beispielsweise durch eine geeignete Markierung

(weiße Randmarkierung als Fahrbahnbegrenzung mit Schmalstrich) und gegebenenfalls zusätzlich auch eine entsprechende Beschilderung erfolgen. Die Vorhabenträgerin werde dieser Empfehlung in der weiteren Planung folgen.

Im Erörterungstermin am 15.09.2021 wurde von Seiten des BBSV ergänzt, dass die Markierungen für Blinde und Sehbehinderte natürlich wenig hilfreich seien. Denkbar seien, sofern eine Lichtsignalanlage nicht in Betracht gezogen werde, Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten in diesen Bereichen, beispielsweise durch die Markierung von Querungsstellen als Fußgängerüberwege und den Einbau von taktilen Elementen im Bereich der Fahrbahn. Die Vorhabenträgerin teilt die Auffassung, dass Maßnahmen, die die Radfahrenden auf die besondere Querungssituation aufmerksam machen und zur Reduzierung der Geschwindigkeit veranlassen, sinnvoll sind. Sie sei auch bereit, die Möglichkeit des Einbaus taktiler Elemente zu prüfen. Die konkrete Ausgestaltung soll jedoch auch hier der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

Es ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, dass die Detailplanung insoweit außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erfolgt. Es stehen verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung, die nicht vorab festzulegen sind. Die entsprechenden Maßnahmen und Markierungen werden daher nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses geregelt. Die Vorhabenträgerin sagt im Übrigen eine Einbeziehung und Abstimmung mit dem BBSV im Rahmen der weiteren Planung zu.

Die teilweisen Reduzierungen der Gehwegbreiten im Zuge der Planänderung vom 09.11.2020 von 3,0 m auf 2,50 m bei gleichzeitiger Beibehaltung der Breite von 4,0 m für die Radschnellverbindung lehnt der BBSV ab. Auch wenn dies damit begründet wird, dass die Breite auch für die Begegnung von zwei Rollstuhlnutzenden ausreichend sei, sei dies abzulehnen. Auch die Begründung, dass hierdurch die Versiegelung reduziert und dadurch der Trennstreifen zwischen Radschnellverbindung und Gehweg verbreitert werden könne, sei zwar unter Umweltaspekten nachvollziehbar, erscheine aber für eine angemessene Berücksichtigung des Schutzguts Mensch nicht zielführend.

Obwohl eine breitere Ausgestaltung des Gehwegs unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit zu bevorzugen wäre, wird das Schutzgut Mensch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in angemessener Weise berücksichtigt. Die Abwägung, die die Vorhabenträgerin an dieser Stelle zu Gunsten von Naturschutz und Landwirtschaft

trifft, ist nicht zu beanstanden. Auch die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg sehen für den getrennten Gehweg eine Regelbreite von 2,50 m vor. Die weitere Reduzierung auf 2,0 m für einen kurzen Abschnitt im Bereich der Kleingartenanlage im Süden der Feudenheimer Au, um hier Eingriffe in die Anlage möglichst gering zu halten, ist ebenfalls nicht zu beanstanden.

Für den Anschluss an die Radschnellverbindung ist über den Bürgerpark und die Sudetenstraße ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer Gesamtbreite von 5,0 m geplant. Der BBSV hat hierzu vorgetragen, dass die Durchmischung von Fußgängern und Radfahrern auf einer Verkehrsfläche nicht nur für blinde und sehbehinderte Menschen, sondern auch für Senioren und Menschen mit jüngeren Kindern ein erhebliches Gefährdungspotenzial darstelle. Auch insoweit kann die Planfeststellungsbehörde die Abwägungsentscheidung der Vorhabenträgerin trotz des sicherlich erhöhten Konfliktpotenzials nachvollziehen und sieht den Belang der Barrierefreiheit ausreichend berücksichtigt. Auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.3.3.2 wird verwiesen.

Für den Bereich der Brücke über die Sudetenstraße bemängelt die AG Barrierefreiheit, dass die Planung mit Hinweis auf das Bauwerk im Außenbereich und in Abwägung von Natur, Barrierefreiheit und Nutzbarkeit für Fahrradfahrer, ein im Vergleich zur DIN 18024-1 (Barrierefreiheit) ein um 1,8% steileres Längsgefälle ohne Ruhepodeste vorsieht. Dies verstoße gegen die aktuell geltenden Vorschriften in DIN 18040-3 und könne deshalb nicht akzeptiert werden. Es sei für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer sowie stark geheingeschränkte Menschen nicht zumutbar. Eine erneute Überprüfung durch die Vorhabenträgerin hat gezeigt, dass die Erfüllung der Standards innerhalb der bereits in den Planunterlagen dargestellten Geometrie möglich ist. Es ergeben sich insoweit keine Änderungen in der Anbindung an das Gelände und damit keine zusätzlichen nachteiligen Auswirkungen für die Umwelt. Auch hinsichtlich der notwendigen Anpassungen für die Anlagen der RNV ergeben sich keine Änderungen. Die Vorhabenträgerin sichert dementsprechend zu, das Brückenbauwerk Sudetenstraße nach den Vorgaben der DIN 18040 umzusetzen.

Schließlich wird von Seiten der AG Barrierefreiheit kritisiert, dass der gemeinsame Geh- und Radweg zwischen der Völklinger Straße über das Spinelli-Areal, den Bürgerpark bis über die Sudetenstraße auf den Bestandsweg Auf den Ried nicht beleuchtet werden soll. Eine durchgehende Beleuchtung werde aus Sicherheitsgründen und mit Blick auf Sehingeschränkte für absolut notwendig erachtet. Die Vorhabenträgerin



führt dazu aus, dass die Beleuchtung als Störfaktor u.a. für Tiere und die Wahrnehmung des Landschaftsbildes im Grünzug Nordost aus naturschutzfachlichen Gründen auf ein Mindestmaß reduziert und daher in großen Teilen auf eine Beleuchtung verzichtet wurde. Lediglich für die Radschnellverbindung und das Unterführungsbauwerk sei aus Gründen der sozialen Kontrolle und der Verkehrssicherheit sowie aufgrund der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg – und auch dort teilweise reduziert – eine Beleuchtung vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt die Bedeutung einer Beleuchtung für die Verkehrssicherheit im Allgemeinen und für Blinde und Sehbehinderte im Besonderen nicht. Aufgrund der naturschutzfachlichen Belange, die in einer Gesamtbetrachtung ebenfalls nicht vernachlässigt werden dürfen, erscheint ein Verzicht auf eine Beleuchtung auf diesem Weg, der die Stadtteile in diesem Bereich an die Radschnellverbindung anbindet, allerdings gerechtfertigt.

Die nach der Planänderung vom 09.11.2020 vorgesehene Unterführung der Straße Am Aubuckel wird vom BBSV als nachteilig für blinde und sehbehinderte Menschen bewertet. Die direkte fußläufige Verbindung aus der Umgebung zu dem Erholungsgebiet entfalle. Das bedeute konkret, dass insbesondere blinde und sehbehinderte Menschen erhebliche Umwege gehen müssten, um von der Straße in das tiefer liegende Erholungsgebiet zu gelangen. Zumindest sollte nach Einschätzung des BBSV die an dieser Stelle geplante Lichtsignalanlage trotzdem gebaut und mit akustischen Zusatzeinrichtungen versehen werden. Eine direkte Verbindung zur Feudenheimer Au könne man mit einer Treppe schaffen. Die Vorhabenträgerin trägt dazu vor, dass ein Zugang zum Erholungsgebiet für blinde und sehbehinderte Menschen nördlich der Unterführung über die Rüdesheimer Straße möglich sei.

Durch die Unterführung anstelle einer Überführung ergeben sich Vorteile für eine Reihe von Belangen. Der Eingriff in das Hochgestade verringert sich, die markante Böschungsoberkante kann erhalten bleiben. Konflikte mit dem Kfz-Verkehr und Wartezeiten für Radfahrende entfallen. Dementsprechend ist das planfestgestellte Vorhaben auch unter Berücksichtigung der letztgenannten Aspekte nicht zu beanstanden ist.

#### **B.X.7. Landwirtschaft**

Belange der Landwirtschaft stehen dem Vorhaben im Ergebnis ebenfalls nicht entgegen.

Die Landwirtschaft stellt einen bei allen Planungsentscheidungen zu berücksichtigenden öffentlichen Belang dar, wie z. B. § 1 Abs. 5 Nr. 8 BauGB, § 2 Abs. 1 Nr. 5 ROG oder § 1 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG zeigen. Das Vorhaben ist mit einer Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen in der Feudenheimer Au und oberhalb des Bürgerparks (Gewanne „Erdende“ und „Auf den Sand und auf das Ried“) verbunden. Insgesamt gehen durch die Herstellung der Radschnellverbindung Flächen im Umfang von rund 1,72 ha dauerhaft für die Landwirtschaft verloren. Davon werden derzeit rund 0,63 ha als Grünland und rund 1,2 ha ackerbaulich genutzt. Bauzeitlich werden ebenfalls landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen. Somit sind landwirtschaftliche Belange in einigem Umfang betroffen. Im Teilabschnitt östlich der Spinelli Barracks quert die Trasse ferner ein Vorranggebiet für die Landwirtschaft gemäß Ziff. 2.3.1.2 ERP.

Die höhere Landwirtschaftsbehörde, Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32 stellt in ihrer Stellungnahme vom 12.03.2020, ebenso wie die untere Landwirtschaftsbehörde, Rhein-Neckarkreis, Amt für Landwirtschaft und Naturschutz mit Schreiben vom 29.01.2020, dar, dass es sich bei den Flächen in der Feudenheimer Au um solche der Flurbilanzstufe I handelt, also um Flächen mit einer ökonomischen Standortgunst. Die Böden und die Rahmenbedingungen der Bewirtschaftung (Zuwegung, Flächenzuschnitt und Flächengrößen) seien wegen ihrer besonderen Eignung für die Ernährungssicherung unverzichtbar und insbesondere auch für den Anbau von Sonderkulturen geeignet. Auch von einer Vielzahl von Einwendern, die teilweise selbst Flächen in der Feudenheimer Au bewirtschaften (Ident-Nrn. 27 und 29), wird die besondere Bedeutung der Flächen hervorgehoben.

Die höhere Landwirtschaftsbehörde sieht die Planung daher grundsätzlich kritisch. Bei der Abwägung der 7 Varianten untereinander werde „... die hohe Umgebungsqualität aufgrund einer Linienführung durch das attraktive und lärmfreie Umfeld der Feudenheimer Au“ als Argument für die Wegeführung angeführt. Es könne nicht nachvollzogen werden, warum beim Radfahren ein lärmfreies Umfeld angestrebt werden soll. Dass bei der bevorzugten Variante in Kauf genommen wird, einen größeren Umfang bisher unversiegelter Flächen in Anspruch zu nehmen, werde damit begründet, dass geringwertigere Biotoptypen versiegelt werden. Zudem sei im Umweltbericht eine attraktive Umgebung abseits vorhandener stark frequentierter Wege als Argument für die Wahl der Variant A2 genannt. Hier werde bereits im Umweltbericht eine Abwägung vollzogen und das Schutzgut Mensch über das Schutzgut Boden/Fläche gestellt. Dieser Argumentation könne nicht gefolgt werden. Es werde nicht dargestellt, worin die

„Unattraktivität“ der (biotisch, abiotisch) besser bewerteten Trassenvariante A4c besteht.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch die festgestellte Planung landwirtschaftliche Belange in nicht unerheblichem Maße beeinträchtigt werden. Dennoch ist die gewählte Lösung unter Abwägung aller Belange im Ergebnis nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.3.2 wird verwiesen.

Im Rahmen der gewählten Variante hat die Vorhabenträgerin sich darum bemüht, die Versiegelung landwirtschaftlich genutzter Flächen so weit wie möglich zu reduzieren. So wird bei der planfestgestellten Variante der Anschluss an die Radschnellverbindung über den Bürgerpark und die Sudetenstraße als kombinierter Rad- und Fußweg weitergeführt, statt auch an dieser Stelle die getrennte Führung beizubehalten. Die Vorhabenträgerin verzichtet zugunsten der Schonung landwirtschaftlicher Flächen auch darauf, die die Radschnellverbindung begleitenden Gehwege mit einer größeren Breite zu bauen, obwohl dies beispielsweise unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit zu bevorzugen wäre. Einer dauerhaften Schädigung von Böden, die bauzeitlich beansprucht werden, wirkt die Vorhabenträgerin durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen entgegen. Mit den in Ziff.A.IV.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses geregelten Nebenbestimmungen wird darüberhinausgehend sichergestellt, dass die Belange des Bodenschutzes gewahrt werden.

Hinsichtlich der ursprünglich von der Vorhabenträgerin bevorzugten Variante A2 hat die höhere Landwirtschaftsbehörde ausgeführt, dass zwar ein großer Teil der Streckenführung entlang der Ränder der bestehenden Bewirtschaftungseinheiten geführt werde. Im Bereich Feudenheimer Au quere die Radwegführung aber eine ca. 5,5 ha große Bewirtschaftungseinheit und zerschneide diese.

Durch die Verschiebung der Trasse innerhalb der Feudenheimer Au im Rahmen der Planänderung vom 09.11.2020 wird die Durchschneidung dieser Bewirtschaftungseinheit vermieden. Somit erhöht sich zwar gegenüber der zunächst geplanten Trassenführung der Umfang der landwirtschaftlich genutzten Fläche an dieser Stelle. Ein Teil des Flurstückes 22189/5 wird abgetrennt. Die Zerschneidung der nordwestlichen und südwestlichen Schläge unterbleibt allerdings, so dass eine ökonomische Bewirtschaftung möglich ist. Die Änderung wird von den Landwirtschaftsbehörden entsprechend positiv bewertet (vgl. die Stellungnahmen Rhein-Neckarkreis, Amt für Landwirtschaft und Naturschutz vom 19.01.2021 und RP Karlsruhe, Referat 32 vom 20.01.2021).

Die Landwirtschaftsbehörden äußern weiterhin Bedenken hinsichtlich möglicher Konflikte mit dem landwirtschaftlichen Verkehr. Möglicher Gegenverkehr auf der Radschnellverbindung werde in der Planung nicht berücksichtigt. In den Gewannen im Nordosten sei die komplette Umwidmung eines Grasweges als Radweg geplant. Es werde nicht erläutert, wie die Kreuzungen mit den bestehenden Wirtschaftswegen geplant sind. Ebenso erschließe sich die zukünftige Zuwegung zu den Gewannen „Erdende“ und „Auf den Sand und auf das Ried“ nicht. Allgemein sei eine eindeutige Wegführung in der Feudenheimer Au nicht auf dem Plan ablesbar. Die Anschlussverhältnisse vom Radweg auf den Wirtschaftsweg seien in den Planzeichnungen nicht eindeutig dargestellt.

Die Vorhabenträgerin führt in ihrer Gegenstellungnahme aus, dass auf der Radschnellverbindungstrasse selbst kein Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen vorgesehen sei. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Bereich des Vorhabens könnten weiterhin über die Bestandswege erreicht werden. Durch das planfestgestellte Vorhaben entfallen keine bestehenden Wegeverbindungen. Ein Konflikt besteht dementsprechend nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang nicht.

Bei dem Anbindungsweg nördlich des Bürgerparks handelt es sich nicht um eine Radschnellverbindung, sondern um einen kombinierten Rad- und Fußweg, der aufgrund seiner weniger starken Frequentierung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen gequert bzw. genutzt werden kann. Die landwirtschaftlich genutzten Flurstücke sind weiterhin über die Bestandswege der jeweils gegenüberliegenden Grundstücksseiten des geplanten Rad- und Fußweges erreichbar. Dies trifft auch für die Flurstücke der Gewanne „Erdende“ und „Auf den Sand und auf das Ried“ zu. Die Wege sind mit einer Breite vom 5,0 m ausgeführt und damit breiter als viele bestehende landwirtschaftliche Wege, auf denen wichtige Radverkehrsverbindungen verlaufen und auf denen es ebenfalls zu Begegnungsverkehr kommt. Aufgrund der Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge besteht zwar ein erhöhtes Verschmutzungsrisiko, das auch mit Abstrichen hinsichtlich der Verkehrssicherheit einhergehen kann. Dies steht dem Vorhaben jedoch nicht entgegen. Diesbezügliche Regelungen werden nicht im Planfeststellungsbeschluss getroffen.

Die Belange der Landwirtschaft sind zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde insoweit ebenfalls hinreichend berücksichtigt.

Hinsichtlich der Kreuzungen führt die Vorhabenträgerin aus, dass alle Kreuzungen von Bestandswegen so geplant und ausgeführt würden, dass sie übersichtlich, verkehrssicher und weiterhin durchgehend gut nutzbar bleiben. Die Kreuzungen der Radschnellverbindung mit bestehenden Wirtschaftswegen würden gemäß Musterblatt S1 der Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg geplant, das auf landwirtschaftliche Wege übertragbar sei. Es wird geprüft, ob eine Fahrbahnanhebung notwendig ist oder ob von den Musterlösungen abweichend auf diese zugunsten des landwirtschaftlichen Verkehrs verzichtet werden kann. Die Freigabe im Bereich Bürgerpark-Sudetenstraße werde durch das Zeichen 1026-36 StVO (Landwirtschaftlicher Verkehr frei) erfolgen. Als Belag für die Radschnellverbindung sei ein Asphaltbelag mit hellem Einstreu gewählt worden, damit sich die Radschnellverbindung von den angrenzenden Wegen abhebt. Auf die Mittelmarkierung werde verzichtet. In Kreuzungsbereichen entlang der Radschnellverbindung sei eine durchgängige Randmarkierung gemäß Musterblatt M1 der Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg vorgesehen. Im Bereich Bürgerpark-Sudetenstraße östlich der Völklinger Achse seien weder Randmarkierung noch taktile Aufmerksamkeitsfelder geplant, da es sich hier nicht um eine Radschnellverbindung, sondern um einen kombinierten Fuß- und Radweg handele, der aufgrund seiner weniger starken Frequentierung auch vom landwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden könne.

Die entsprechenden verkehrsrechtlichen Maßnahmen und Markierungen werden nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses geregelt. Es ergeben sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine schwerwiegenden Konflikte mit dem landwirtschaftlichen Verkehr, die auf der Ausführungsebene nicht zu lösen wären.

Im Erörterungstermin am 15.09.2021 wurden weitere Probleme für die Bewirtschaftung von landwirtschaftlichen Flächen thematisiert, die nicht unmittelbar durch das planfestgestellte Vorhaben in Anspruch genommen werden. Insbesondere bei der Radwegführung im Norden stelle sich die Frage, ob Wendemöglichkeiten für landwirtschaftliche Maschinen bestehen bleiben, die verhindern, dass es zu Konflikten mit dem Radverkehr kommt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Problematik in der Planung hinreichend berücksichtigt. An die konkret angesprochenen Wege grenzt ein breiter Grünstreifen für die Entwässerung an, der auch als Vorgewende genutzt werden kann.

Die Vorhabenträgerin teilt weiterhin mit, dass über das richtige Verhalten der Radfahrenden gegenüber den in der Landwirtschaft Tätigen aufgeklärt werden soll. Die Rücksichtnahme seitens der Radfahrenden auf die Erfordernisse der Landwirtschaft soll in der Öffentlichkeitsarbeit berücksichtigt und gemeinsam mit den betroffenen Landwirten erarbeitet werden (z.B. Informationen auf Internetseiten/Flyern zum RSV, Plakate, Schilder, Artikel in Zeitungen, ADFC-Twitter).

Insgesamt werden sich vereinzelte Konflikte nicht vollumfänglich vermeiden lassen. Dies steht dem Vorhaben insgesamt jedoch nicht entgegen.

Die naturschutzrechtliche Ausgleichskonzeption steht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde im Einklang mit § 15 Abs. 3 BNatSchG, wonach bei der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist und insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind.

Die höhere und die untere Landwirtschaftsbehörde merken dazu an, dass die Inanspruchnahme einer landwirtschaftlichen Fläche für die Maßnahme KO8 auch mit dem Blick auf die Feststellung in der digitalen Flurbilanz (Stufe I) sowie die Ausweisungen im Landschaftsplan, im Regionalplan und im Flächennutzungsplan zu überdenken sei. Zur Vermeidung der Inanspruchnahme weiterer landwirtschaftlich genutzter Flächen müsse geprüft werden, ob die Wiederansiedlung der Bienen-Ragwurz auf bestehenden Grünlandflächen im Osten der Au erfolgen kann. Im Erörterungstermin wurde zudem darauf hingewiesen, dass die Maßnahmenfläche an eine Ackerfläche angrenzt und derzeit im westlichen Randbereich insbesondere beim Wenden überfahren wird.

Die Vorhabenträgerin hat eine entsprechende Prüfung vorgenommen. In ihrer Stellungnahme führt sie aus, dass die Lage der Maßnahmenfläche durch die Standortigenschaften und unmittelbare räumliche Nähe zu einem bestehenden Bienen-Ragwurz-Vorkommen bedingt sei. Sie eigne sich in besonderer Weise für die naturschutzfachliche Kompensation. Die Umsiedlung der Bienen-Ragwurz auf bestehende Grünlandflächen mit bekannten Bienen-Ragwurz-Vorkommen sei nicht zielführend. Die Wiesen seien bereits im Bestand aus naturschutzfachlicher Sicht wertvoll. Eine kompensatorische Aufwertung sei nur auf ansonsten aus naturschutzfachlicher Sicht geringwertigen Flächen sinnvoll.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an. Es geht vorliegend nicht lediglich darum, einzelne Exemplare der Bienen-Ragwurz durch eine Umsiedlung zu erhalten, sondern durch eine Aufwertung bisher aus naturschutzfachlicher Sicht geringwertigerer Flächen einen Ausgleich für den Verlust von geeigneten Standorten zu schaffen. Die vorgeschlagenen Grünlandflächen sind dafür nicht geeignet, so dass die Inanspruchnahme der im Rahmen der Maßnahme KO8 vorgesehenen Fläche notwendig erscheint. Da die bisherigen Orchideenvorkommen ohnehin im Osten an die Fläche anschließen, sagt die Vorhabenträgerin zu, im westlichen Randbereich keine Pflanzen auszubringen. Somit könnte der Randbereich, unabhängig davon, ob dies aus anderen Gründen zulässig ist, weiterhin überfahren werden, ohne Exemplare der Bienen-Ragwurz zu zerstören.

#### **B.X.8. Kleingärtnerische Nutzung, Freizeit- und Erholung**

Der Verlust von Flächen für die kleingärtnerische Nutzung steht dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

Kleingärten sind für ihre Besitzer von besonderer sozialer Bedeutung. Sie werden oft über einen langen Zeitraum und häufig von älteren Menschen liebevoll gepflegt und stellen einen wichtigen Rückzugsort, einen Naturraum und eine Quelle der Erholung im Stadtgebiet dar. Gleichzeitig sind sie auch ein Ort der Begegnung mit Gleichgesinnten. Die Vorhabenträgerin hat dies im Zuge der Planung hinreichend berücksichtigt und die Flächeninanspruchnahme durch die Radschnellverbindungstrasse so weit reduziert, wie dies unter Berücksichtigung entgegenstehender öffentlicher Belange möglich war. Insoweit wird ergänzend auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.3.2.4 und B.X.3.2.5 verwiesen. Die kleingärtnerisch genutzten Flächen befinden sich im Eigentum der Vorhabenträgerin. Sie hat zugesagt, dass durch den Bau der Radschnellverbindung in Anspruch genommene, angeschnittene Kleingartenparzellen je nach Flächengröße in Abstimmung mit dem Kleingartenverein Feudenheim e. V. zu neuen Parzellen zusammengeführt und im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme KO1 wiederhergestellt und einer kleingärtnerischen Nutzung zugeführt werden. Damit wird die Anzahl der entfallenden Kleingartenparzellen reduziert. Die ursprünglich geplante Verlegung der Kleingartenparzellen in das Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au hat sich als rechtlich unzulässig erwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat im Laufe des Anhörungsverfahrens weiter ausgeführt, dass sie sich in Gesprächen mit dem Kleingartenverein Feudenheim e. V. befinde und das Ziel habe unabhängig von rechtlichen Verpflichtungen einen Ausgleich für wegfallende

Parzellenflächen zu finden und die Interessen sowohl der Kleingärtner als auch des Vereins zu berücksichtigen. Über die privatrechtliche Abwicklung bestehender Verträge und mögliche Entschädigungen wird im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses jedoch nicht entschieden.

In Anbetracht des Nutzens, der sich durch das Vorhaben für die Allgemeinheit ergibt, stehen die dargestellten Belange diesem nach erfolgter Abwägung nicht entgegen.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wird gegen die Trassenführung der Radschnellverbindung im Bereich der Feudenheimer Au eingewendet, dass sich dadurch deren Wert als Naherholungsgebiet vermindern würde. Der Weg zerschneide auf unschöne Weise eine der letzten unversiegelten Flächen in der Stadt Mannheim und habe eine Veränderung des Landschaftsbildes zur Folge. Die ländliche Atmosphäre gehe durch den Bau der breiten Radschnellverbindungstrasse verloren. Weiterhin sei, sofern die Radschnellverbindung im prognostizierten Umfang genutzt würde, mit einer Beeinträchtigung von Erholungssuchenden durch den erhöhten Radverkehr zu rechnen. Es könne aufgrund der erhöhten Frequenz schneller Radfahrender zu Konflikten mit und Störungen von Freizeitradfahrenden und spazierende Personen kommen. Relevant sei dies insbesondere in Kreuzungsbereichen.

Soweit diese Aspekte sicherheitsrelevant sind, wurden sie bereits im Rahmen der Ausführungen unter Ziff. B.X.5 berücksichtigt. Zu berücksichtigen ist weiterhin, auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass mit der zusätzlichen und verhältnismäßig breiten Radschnellverbindungstrasse im Bereich der Feudenheimer Au eine, auch optische, Veränderung einhergeht, die sich darauf auswirken kann, wie das Gebiet erlebt wird. Auch die Zahl der Radfahrenden in der Feudenheimer Au wird sich erhöhen.

Andererseits ist zu sehen, dass die Wegeführung im Randbereich der Feudenheimer Au erfolgt und die Vorhabenträgerin mit Baum- und Gehölzpflanzungen Maßnahmen vorsieht, mit denen der Rad- und Fußweg in das Landschaftsbild eingebunden wird. Durch die randliche Führung wirkt sich auch zusätzlicher Radverkehr deutlich weniger stark aus, als dies bei einer Querung der Feudenheimer Au der Fall wäre. Die Möglichkeiten, die Natur und die durch die landwirtschaftliche Nutzung geprägte Atmosphäre zu erleben, bleiben damit erhalten. Auch der Charakter der Feudenheimer Au als Freifläche und Erholungsort bleibt insgesamt bestehen. Gleichzeitig hat das Vor-



haben beträchtliche positive Effekte für die Freizeitnutzung und Naherholung im Bereich der Feudenheimer Au. So wird eine Wegeverbindung geschaffen, die eine Trennung von Radverkehr, Fußverkehr sowie Pkw-Verkehr und landwirtschaftlichem Verkehr ermöglicht. Auch bei den Radfahrenden ermöglicht die Radschnellverbindungs-trasse eine Entzerrung zwischen Nutzergruppen mit verschiedenen Interessen und Fahrgeschwindigkeiten. Erstmals werden barrierefreie Zugänge sowie barrierefrei ausgestaltete Fußwege in der Feudenheimer Au geschaffen. Im Ergebnis überwiegen damit die Vorteile durch den Bau der Radschnellverbindung.

Zutreffenderweise wird von privaten Einwendern vorgetragen, dass es baubedingt vorübergehend zu Schall- und Staubimmission kommen wird, die sich negativ auf das Erholungserlebnis in der Feudenheimer Au auswirken. Darüber hinaus sind vorübergehende Sperrungen von Wegen und optische Beeinträchtigungen zu erwarten. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch nicht von einem solchen Gewicht, dass sie dem Vorhaben entgegenstehen würden.

#### **B.X.9. Denkmalschutz**

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

Das Landesamt für Denkmalpflege weist mit Schreiben vom 05.03.2020 auf die drei vorgeschichtlichen Kulturdenkmäler im Bereich des Lageplans „Anbindungsweg Sudetenstraße – Bürgerpark“ und eine ebenfalls als Kulturdenkmal gemäß § 2 DSchG gelistete mittelalterliche Wüstung in der Feudenheimer Au hin. Bei Bodeneingriffen sei mit archäologischen Funden und Befunden zu rechnen. An der Erhaltung der ausgewiesenen archäologischen Kulturdenkmale bestehe grundsätzlich ein öffentliches Interesse. Es werde daher angeregt, frühzeitig im Vorfeld von Bodeneingriffen in den betroffenen Bereichen auf Kosten des Planungsträgers den Humusabtrag/Oberbodenabtrag zeitlich vorgezogen und in Anwesenheit eines Vertreters der Archäologischen Denkmalpflege durchzuführen. Für diese Arbeiten sei ein ausreichend großes Zeitfenster bis zum Baubeginn freizuhalten, da mit wissenschaftlichen Ausgrabungen/Dokumentationen zu rechnen sei. Sollten sich hierbei archäologische Befunde zeigen, sei im Anschluss daran mit wissenschaftlichen Ausgrabungen zu rechnen. Im Fall einer großen Befunddichte müssten die Rettungsgrabungen auf Kosten der Vorhabend-trägerin durch eine Grabungsfirma durchgeführt werden.

Für die übrigen Bereiche des Radschnellverbindungswegs, in denen bislang keine Kulturdenkmäler bekannt geworden sind, wird nachdrücklich auf die Meldepflicht bislang nicht bekannter archäologischer Denkmäler gemäß §§ 20, 27 DSchG verwiesen.

Die Vorhabenträgerin wird bei der Durchführung des Vorhabens von den Reiss-Engelhorn-Museen Mannheim (Forschungszentrum zur Archäologischen Denkmalpflege) fachlich beraten. Gemeinsam mit dem Landesamt für Denkmalpflege hat nach Abgabe der obengenannten Stellungnahme in einem Gespräch am 02.07.2020 eine weitergehende Bewertung stattgefunden. Die Wahrscheinlichkeit, dass im Bereich der Radschnellverbindung mittelalterliche Wüstungen aufgefunden werden könnten, wird danach als sehr gering eingeschätzt. Eine Prospektion mittels Baggersondagen für alle Baubereiche in der Feudenheimer Au wird entsprechend nicht für erforderlich gehalten. Die Eingriffstiefen von ca. einem Meter seien sehr gering, es handle sich bei dieser Schicht mit hoher Wahrscheinlichkeit um Auffüllung vom Neckarkanalbau. Auch aufgrund der linearen Struktur stelle sich der Eingriff als verhältnismäßig wenig invasiv dar. Im Bereich des Brückenbauwerks über die Sudetenstraße haben dagegen bereits archäologische Grabungen mit Auffinden von Siedlungsstrukturen stattgefunden.

Die Vorhabenträgerin sieht zur Sicherung von denkmalgeschützten Funden/Befunden im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 8.1b der Planunterlagen) die Vermeidungsmaßnahme V15 vor. Für den Bau des Brückenbauwerks Sudetenstraße wird zugesagt, die Reiss-Engelhorn-Museen vorab über die Bauabläufe zu informieren und einzubeziehen. Im Falle des Auffindens von archäologischen Fundstücken wird das Landesamt für Denkmalpflege informiert und eine Begutachtung durch die Reiss-Engelhorn-Museen durchgeführt. Durch die Zusage bzw. die Festsetzung von Nebenbestimmungen (Ziff. A.V.5 und A.IV.7) wird den Belangen der Denkmalpflege Rechnung getragen.

#### **B.X.10. Eigentum**

Für die Realisierung des Straßenbauvorhabens werden neben Grundstücken, die im Eigentum der Vorhabenträgerin stehen, auch unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende, in privatem Eigentum stehende Grundstücksflächen sowie Grundstücke im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Baden-Württemberg benötigt. Insbesondere hinsichtlich des Umfangs der Inanspruchnahme wird auf die Grunderwerbspläne und das Grunderwerbsverzeichnis verwiesen (vgl. Unterlagen 6a und 7a).

### **B.X.10.1. Unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum**

Vorangestellt sei, dass der Planfeststellungsbehörde bewusst ist, dass jede Inanspruchnahme von Grundstücken, seien sie privat, landwirtschaftlich, gewerblich oder anderweitig genutzt, grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt.

Die dauerhafte oder auf die Bauphase beschränkte Inanspruchnahme von Grundeigentum für Zwecke des Straßenbaus ist allerdings in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG und § 40 StrG i.V.m. dem Landesenteignungsgesetz (LEntG) vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde gelangt im Rahmen ihrer Abwägung zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an dem Bau der Radschnellverbindung das Interesse der enteignungsbetroffenen Eigentümer an dem Erhalt und der unbeschränkten Nutzung ihres Grundeigentums überwiegt.

Generell ist anzumerken, dass – soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der für das Vorhaben benötigten Flächen bereit sind – zur Ausführung des geplanten Vorhabens die Enteignung zulässig ist. Dies gilt auch für die Einräumung der erforderlichen Dienstbarkeiten bzw. dinglichen Sicherheiten, soweit ein Eigentumsübergang nicht zwingend erforderlich ist. Auch bei einer nur vorübergehenden Inanspruchnahme werden die genauen Modalitäten einer möglichen dinglichen Sicherung nicht im Planfeststellungsbeschluss, sondern im Enteignungsverfahren festgelegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, 4 A 28.95), soweit im Sinne einer Minimierung des Eingriffs in das private Eigentumsrecht eine vertragliche Einigung zwischen Vorhabenträger und Eigentümer nicht zustande kommt. Für (etwaige) nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Beschluss Vorwirkungen dahin, dass ein Eigentumseingriff in dem planfestgestellten Umfang zulässig ist. Der festgestellte Plan ist den späteren Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Falls eine entsprechende Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen nicht bereits vorher stattfindet, ist durch das Enteignungsverfahren eine angemessene finanzielle Entschädigung gesichert. Dies gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in Ersatzgrundstücken festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen kann. Nicht zuletzt wegen dieser eigentumsrechtlichen Vorwirkung hat sich bereits die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinanderzusetzen, ob und in welchem Umfang Eingriffe in das Eigentum durch das Vorhaben gerechtfertigt sind. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt jedoch trotz

des Grundrechtsschutzes keinen absoluten Schutz. Vielmehr gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum zu den von einem Planungsprojekt berührten abwägungserheblichen Belangen. Die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer höherrangiger Belange zurückgestellt werden. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungserhebliche Belange.

Im vorliegenden Verfahren kann auf die Inanspruchnahme von (Privat-)Grundstücken in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne die Ziele der Planung zu verfehlen. Das öffentliche Interesse, eine leistungsfähige, konfliktarme, attraktive und möglichst direkte Radschnellverbindung mit Anbindungswegen innerhalb der Stadt Mannheim zu schaffen und damit den Radverkehr auch über längere Distanzen attraktiv zu gestalten, gleichzeitig aber auch innerhalb der Stadt Mannheim neue Erschließungswege im Bereich des Grünzugs Nordost zu schaffen, überwiegt die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Dies gilt auch für die Fälle, in denen in landwirtschaftlich genutzte Flächen eingegriffen werden muss. Der Neubau des Teilabschnitts Feudenheimer Straße bis Völklinger Straße der Radschnellverbindung Mannheim – Viernheim – Weinheim sowie des Anbindungsweges nach Vogelstang und Wallstadt ist mit einigem Flächenverbrauch verbunden. Bei der festgestellten Planung wurden jedoch alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten ausgeschöpft, um bei gleichzeitiger Wahrung der Planungsziele Eingriffe in privates Grundeigentum so weit wie möglich zu vermeiden. Durch die Planungsänderungen vom 09.11.2020 konnte die dauerhafte Inanspruchnahme privater Grundstücke gegenüber der ursprünglichen Planung zudem nochmals verringert werden. Die bauzeitliche Inanspruchnahme von Grundstücksflächen ist auf einen verhältnismäßig kurzen Zeitraum beschränkt. Es ist nicht geboten, das Vorhaben durch weitere Planungsänderungen so zu modifizieren, dass die betroffenen Grundstücke von einem Eingriff verschont bleiben oder der Eingriff in das Grundeigentum noch weiter abgemildert wird. Hierdurch würden die bei der Planfeststellung ebenfalls zu berücksichtigenden öffentlichen und sonstigen Belange über Gebühr vernachlässigt. Abgesehen davon würden Änderungen in einzelnen Bereichen dazu führen, dass ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen werden müssten und Rechte anderer Personen betroffen wären.

Den Enteignungsbetroffenen steht selbstverständlich eine angemessene Entschädigung für den Verlust oder die vorübergehende Inanspruchnahme ihres Grundeigen-

tums zu. Art und Höhe der Entschädigung sind allerdings nicht schon im Planfeststellungsverfahren zu klären. Sofern es insoweit zu keiner anderen Lösung kommt (z.B. freihändiger Verkauf, Flächentausch, Nutzungsvereinbarung), ist hierüber in einem dann vom Vorhabenträger zu beantragenden Enteignungsverfahren nach dem Landesenteignungsgesetz zu entscheiden (vgl. §§ 40 StrG, 7 ff. LEntG). Nach § 7 LEntG ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten.

### **B.X.10.2. Mittelbare Beeinträchtigungen**

Die Planfeststellung kann zur Verwirklichung des Vorhabens Festsetzungen enthalten, die sich infolge der dadurch verursachten Situationsveränderung auf Nachbargrundstücken als Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen darstellen. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde generell zu prüfen, ob dem Betroffenen solche mittelbaren Einwirkungen nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG ohne Ausgleich zumutbar sind. Sie trifft insoweit eine abschließende Regelung. Sieht der Planfeststellungsbeschluss keine Schutzvorkehrungen i.S.d. § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG vor, so ist der Betroffene mit entsprechenden Ansprüchen ausgeschlossen, sobald die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses eintritt. Er erleidet einen Rechtsverlust, der sich nicht in einem anderen Verfahren ausgleichen lässt. Als möglicher Gegenstand einer Auflage zum Planfeststellungsbeschluss ist zu prüfen, ob ein aus rechtsstaatlichen Gründen anzuerkennender Anspruch auf Entschädigung – dem Grunde nach – zusteht, weil durch die faktische Eingriffsintensität des planfestgestellten Vorhabens außerhalb der unmittelbaren Flächeninanspruchnahme eine Existenzgefährdung gegeben ist, also ob insoweit eine mittelbare schwere und unerträgliche Betroffenheit vorliegt. Zu einer entsprechenden Anordnung im Planfeststellungsbeschluss kann die Behörde nur zum Ausgleich für solche erheblichen mittelbaren Beeinträchtigungen verpflichtet werden, deren Eintritt gewiss ist oder sich prognostisch abschätzen lässt. Lassen sich unzumutbare Beeinträchtigungen weder mit hinreichender Zuverlässigkeit voraussagen noch ausschließen, so kann die Frage eines Ausgleichs einer späteren Prüfung vorbehalten bleiben (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.02.1995, 5 S 1701.94).

Hinsichtlich des festgestellten Plans lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unzumutbare Beeinträchtigungen mit hinreichender Zuverlässigkeit ausschließen. Der festgestellte Plan trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer und sonstiger Nutzungsberechtigter hinreichend Rechnung.

### **B.X.11. Sonstiges**

Die Planfeststellungsbehörde vermag auch keine sonstigen Gesichtspunkte zu erkennen, die höher zu bewerten wären als das berechtigte im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

### **B.XI. Träger öffentlicher Belange und Kommunen**

Bei der Planung wurde den Interessen der berührten Träger öffentlicher Belange und Kommunen so weit wie möglich Rechnung getragen. Anregungen der einzelnen beteiligten Stellen fanden ihren Niederschlag in den Planungsänderungen vom 09.11.2020 und 20.10.2021, in den Zusagen der Vorhabenträgerin (vgl. Abschnitt A.V) sowie in den in diesem Beschluss verfüigten Maßgaben und Nebenbestimmungen. (vgl. Abschnitt A.IV).

Im Rahmen der Anhörung, zunächst zu den am 06.12.2019 bei der Planfeststellungsbehörde eingereichten und im weiteren Verfahren zu den am 10.11.2020 eingereichten geänderten Planunterlagen, haben folgende Stellen der Planfeststellungsbehörde inhaltliche Aussagen zum Vorhaben übersandt:

- Landratsamt Rhein-Neckarkreis, Amt für Landwirtschaft und Naturschutz
- Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim
- Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8, Landesamt für Denkmalpflege
- Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16, Kampfmittelbeseitigungsdienst
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16, Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21, Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 32, Betriebswirtschaft, Agrarförderung und Strukturentwicklung
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 Naturschutz und Recht/Referat 56 Naturschutz und Landschaftspflege
- Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
- Stadt Mannheim, Fachbereich Informationstechnologie (FB 12)
- Stadt Mannheim, Fachbereich Feuerwehr und Katastrophenschutz (FB 37)
- Stadt Mannheim, Fachbereich Klima, Natur, Umwelt (FB 67)
- Stadt Mannheim, Eigenbetrieb Stadtentwässerung (FB 69)
- Stadt Mannheim, Fachbereich Sicherheit und Ordnung (FB 31)

Auf die wesentlichen Aspekte der vorgebrachten Bedenken, Anregungen und Hinweise wird an den Stellen des Beschlusses eingegangen, an denen diese jeweils inhaltlich von Bedeutung sind.

Sofern auf die in den Stellungnahmen vorgetragenen Bedenken, Anregungen und Hinweise nicht bereits an anderer Stelle eingegangen wurde, ist im Übrigen folgendes zu bemerken:

#### **B.XI.1. RP Stuttgart, Referat 16, Kampfmittelbeseitigungsdienst**

Mit Stellungnahmen vom 09.01.2020 und 17.11.2020 weist der Kampfmittelbeseitigungsdienst darauf hin, dass aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und Bombardierungen während des 2. Weltkrieges im Plangebiet mit Kampfmitteln zu rechnen sei. Es werde eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten empfohlen, andernfalls seien alle Bauflächen als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen.

Eine entsprechende Luftbildauswertung hat bereits stattgefunden und ergeben, dass im Vorhabenbereich erhebliche Kampfmittelleinwirkungen vorhanden sind. Die Vorhabenträgerin hat daher ein Kampfmittelräumkonzept erstellen lassen, das die grundsätzliche Vorgehensweise zum Umgang mit den vorliegenden Kampfmittelsituationen und auf die verschiedenen Bodeneingriffsmaßnahmen abgestimmte Schutzmaßnahmen beschreibt. Die Vorhabenträgerin befindet sich in regelmäßiger Abstimmung mit der Berufsgenossenschaft Bau sowie dem Kampfmittelbeseitigungsdienst und sichert zu, die in dem Konzept entwickelten Maßnahmen umzusetzen.

Den maßgeblichen Sicherheitsbelangen wird durch das Vorgehen der Vorhabenträgerin und die entsprechende Zusage (vgl. Ziff. A.V.3) Rechnung getragen.

#### **B.XI.2. RP Karlsruhe, Referat 16, Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst**

Dem Hinweis in der Stellungnahme vom 12.03.2020 und 17.11.2020 entsprechend, sagt die Vorhabenträgerin zu, sich rechtzeitig vor Baubeginn mit den zuständigen Stellen (Kreisbrandmeister, örtliche Feuerwehr und Rettung) in Verbindung zu setzen, sofern temporäre Maßnahmen in der Bauzeit den Brandschutz und die Rettung beeinflussen können (vgl. Ziff. A.V.4).

### **B.XI.3. RP Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau**

Mit Schreiben vom 05.03.2020 und 23.12.2020 weist das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) darauf hin, dass es keine fachtechnische Prüfung von vorgelegten Gutachten übernehme, sondern die Verantwortung für die Richtigkeit bei den jeweils beauftragten Planungsbüros liege. Es empfehle jedoch die Beachtung folgender Hinweise:

Das Plangebiet befindet sich auf Grundlage der am LGRB vorhandenen Geodaten im Verbreitungsbereich quartärer Lockergesteine (Älterer Auenlehm, Hochflutsand) mit im Detail nicht bekannter Mächtigkeit. Mit lokalen Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die gegebenenfalls nicht zur Lastabtragung geeignet sind, sowie mit einem kleinräumig deutlich unterschiedlichen Setzungsverhalten des Untergrundes sei zu rechnen. Gegebenenfalls vorhandene organische Anteile könnten dort zu zusätzlichen bautechnischen Erschwernissen führen. Der Grundwasserflurabstand kann bauwerksrelevant sein.

Das LGRB gehe davon aus, dass im Vorfeld der Baumaßnahme objektbezogene Baugrunduntersuchungen durchgeführt wurden bzw. werden und dass eine angemessene ingenieurgeologische Betreuung (inklusive der Ingenieurbauwerke) während der Bauzeit stattfinde.

Die Vorhabenträgerin hat bestätigt, dass Boden- und Baugrunduntersuchungen bereits durchgeführt worden sind und je nach Planungsstand weitere spezifischere Untersuchungen durchgeführt werden. Die Empfehlungen der Fachgutachten würden beachtet. Weiterhin sei eine bodenkundliche Baubegleitung beauftragt.

Mit Schreiben vom 31.08.2021 teilt das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau mit, dass damit den Hinweisen und Anregungen entsprochen wird. Es werde jedoch darum gebeten, die im Zuge der Planung erstellten Gutachten bzw. Gutachten, die noch erstellt werden, per E-Mail unter Angabe des Aktenzeichens an [abteilung9@rpf.bwl.de](mailto:abteilung9@rpf.bwl.de) zu übersenden. Die Vorhabenträgerin sagt dies mit E-Mail vom 08.10.2021 zu.

### **B.XI.4. Stadt Mannheim – FB 37 Feuerwehr und Katastrophenschutz**

Der Fachbereich hat keine Bedenken gegen das Vorhaben und weist in seiner Stellungnahme mit Schreiben vom 12.03.2020 und 18.01.2021 lediglich darauf hin, dass der Weg In der Au für die Kleingartenanlagen eine der wenigen für Lkw geeigneten



Zufahrtsmöglichkeiten darstelle. Zudem sei im unmittelbaren Bereich der Zufahrt einer der sehr wenigen Unterflurhydranten zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung im Kleingartenbereich verbaut. Die Zufahrt sei daher von einsatztaktisch großer Bedeutung und für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr befahrbar zu halten. Da eine Sperrung der Straße in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht geregelt wird und von der Vorhabenträgerin nicht vorgesehen ist, ist vorliegend kein Konflikt gegeben.

## **B.XII. Verbände und anerkannte Vereinigungen des Naturschutzes**

Von den anerkannten Naturschutzvereinigungen haben sich im Anhörungsverfahren der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e.V. (BUND) und der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV) mit gemeinsamen Stellungnahmen durch den BUND Mannheim sowie der Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e.V. (NABU) durch den NABU Mannheim im Rahmen ihres Mitwirkungsrechts nach § 63 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG mehrfach geäußert. Auch das Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V. (Umweltforum Mannheim) hat Stellungnahmen abgegeben. Vertreter der Naturschutzverbände haben auch am Erörterungstermin am 15.09.2021 teilgenommen. Im Hinblick auf die jeweils vorgebrachten Einwendungen und Anregungen wird auf die Nebenbestimmungen und Maßgaben dieses Beschlusses (vgl. Abschnitt A.IV), die Zusagen der Vorhabenträgerin (vgl. Abschnitt A.V) sowie die Begründung dieses Beschlusses, insbesondere die Abschnitte Ziff. B.IV, B.VII, B.VIII.1, B.X.1, B.X.3, B.X.4, B.X.7 und B.X.8 verwiesen.

Die LAG SELBSTHILFE Baden-Württemberg e.V. ist ein baden-württembergischer Landesverband eines nach § 15 Abs. 3 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) anerkannter Verbandes. Sie hat am 13.03.2020 mitgeteilt, keine Anmerkungen zum Vorhaben zu haben. Der Badische Blinden- und Sehbehindertenverein V.m.K. hat sowohl zu der ursprünglichen Planung als auch zu der Planänderung jeweils eine Stellungnahme mit Schreiben vom 10.03.2020 und 19.01.2021 abgegeben und sich im Erörterungstermin zum Vorhaben geäußert. Darüber hinaus hat auch die AG Barrierefreiheit Rhein-Neckar e.V. mit Schreiben vom 10.03.2020 zum Vorhaben Stellung genommen. Auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.6 sowie die Nebenbestimmungen und Maßgaben dieses Beschlusses (vgl. Abschnitt A.IV) und die Zusagen der Vorhabenträgerin (vgl. Abschnitt A.V) wird verwiesen.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), Kreisverband Mannheim hat sich mit Stellungnahmen vom 11.03.2020 und 20.01.2021 am Verfahren beteiligt. Diese sind

inhaltlich insbesondere in Abschnitt Ziff. B.X.3 berücksichtigt. An der Erörterungsverhandlung am 15.09.2021 hat ebenfalls ein Vertreter des ADFC teilgenommen und sich für das planfestgestellte Vorhaben ausgesprochen, da es im Vergleich zu anderen geprüften Varianten für Radfahrende die optimale Lösung darstelle. Der Vorschlag, den Fliederweg durch eine Beschränkung der Zufahrt durch Kraftfahrzeuge auf Anlieferungen möglichst verkehrsberuhigt zu gestalten, betrifft einen straßenverkehrsrechtlichen Gesichtspunkt, der gegebenenfalls außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses geregelt werden kann.

### **B.XIII. Infrastrukturunternehmen und Leitungsträger**

Andere Infrastrukturunternehmen oder Leitungsträger als die im Folgenden aufgeführten haben sich zum Verfahren nicht geäußert oder lediglich mitgeteilt, dass keine ihrer Anlagen betroffen ist.

#### **B.XIII.1. Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV)**

Mit Stellungnahme vom 12.03.2020 wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der Kreuzung des geplanten Brückenbauwerks „Sudetenstraße“ mit der 2-gleisigen Straßenbahntrasse nach Vogelstang ein Kreuzungsvertrag entsprechend einer Eisenbahnkreuzungsvereinbarung aufzustellen sei. Die weitere Planung sei mit der RNV abzustimmen, beispielsweise im Hinblick auf erforderliche Abstandsmaße zu Fahrleitung oder Anbringung einer Bügelfangeinrichtung. Weiterhin müssten während des Baus des Brückenbauwerks weitere Auflagen beachtet werden, insbesondere dürfe es nicht zu Beeinträchtigungen oder Gefährdungen für den Fahrbetrieb kommen (z.B. durch Gegenstände, die in den Gleisbereich fallen könnten). Bei Arbeiten im direkten Umfeld der Anlagen der RNV sei diese daher frühzeitig einzubinden.

Die Vorhabenträgerin sagt in ihrer Stellungnahme eine enge Abstimmung und die Beachtung der bei der Bauausführung erforderlicher Auflagen sowie den Abschluss eines Kreuzungsvertrags zu.

Die dargestellte Problematik aufgrund der an der Straße „Am Aubuckel“ ursprünglich vorgesehenen Lichtsignalanlage besteht nach Änderung der Planung nicht mehr.

#### **B.XIII.2. Stadt Mannheim – 69 Eigenbetrieb Stadtentwässerung**

Der Eigenbetrieb Stadtentwässerung Mannheim hat in seiner Stellungnahme vom 18.01.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. Durch

den Wegfall der ebenerdigen Querung der Straße Am Aubuckel im Zuge der Planänderung vom 09.11.2020 und die ersatzweise Unterführung werde jedoch eine aufwändige Umverlegung des Abwasserkanals erforderlich. Es sei der Einbau eines Dükers in den vorhandenen Abwasserkanal erforderlich. Sämtliche Kosten für den Bau des Dükers, einschließlich der Mehrkosten für die Unterhaltung, seien vom Verursacher zu tragen.

Die Vorhabenträgerin trägt sämtliche Kosten für den Bau und die Unterhaltung des Dükers und hat dies mit E-Mail vom 12.10.2021 bestätigt. Regelungen über die interne Kostentragung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Im Bereich der Feudenheimer Straße sei der Anschluss von 310 m<sup>2</sup> Fläche an das Abwassernetz der Stadt Mannheim geplant. Für den Anschluss an das Abwassernetz sei ein Nachweis zu erbringen, dass eine Versickerung aus wasserrechtlichen oder wasserwirtschaftlichen Gründen nicht möglich ist. Die befestigte Fläche werde an die Entwässerung der Unterführung der Feudenheimer Straße angeschlossen. Die Unterführung werde über eine Hebeanlage entwässert. Eigentümer der Anlage sei der Eigenbetrieb 76, so dass dessen Zustimmung vorliegen müsse. Für den Anschluss der Fläche sei ein Entwässerungsantrag beim Eigenbetrieb Stadtentwässerung zu stellen. Die Vorhabenträgerin sagt ein entsprechendes Vorgehen zu. Ein Nachweis darüber, dass eine Versickerung nicht möglich ist, wurde von der Vorhabenträgerin am 08.10.2021 durch ein Gutachten vom 16.12.2020 erbracht. Der Eigenbetrieb 76 hat einer Nutzung zugestimmt.

Entsprechend der Abwassersatzung der Stadt Mannheim sei ein Rückhaltestauraum von 3,1 m<sup>3</sup> herzustellen. Die Förderleistung der Hebeanlage dürfe nicht erhöht werden, um das vorhandene Abwassernetz in der Feudenheimer Straße nicht stärker zu belasten. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zum Rückhaltestauraum und zur Förderleistung der Hebeanlage in der weiteren Planung und in der Ausführung zu berücksichtigen.

Mit E-Mail vom 15.10.2021 hat der Eigenbetrieb Stadtentwässerung bestätigt, dass einem Anschluss aufgrund der vorgelegten Unterlagen und bei Berücksichtigung der genannten Anforderungen zugestimmt werden kann.

### **B.XIII.3. Stadt Mannheim – FB 12 Informationstechnologie**

Der Fachbereich 12 weist in seiner Stellungnahme vom 18.01.2021 darauf hin, dass im Bereich des Vorhabens Leitungen des Fachbereichs verlaufen. Der Bestand sei im Bauverlauf zu sichern und zu schützen. Die Vorhabenträgerin sagt zu, bei der Bauausführung darauf zu achten, dass Beschädigungen vermieden werden. Die ausführende Baufirma werde verpflichtet, sich vor Baubeginn über die genaue Lage der Leitungen zu informieren und diese zu sichern und zu schützen. Damit sind die Belange der des Fachbereichs 12 hinreichend berücksichtigt. Weiterhin wird auf die Nebenbestimmung unter Ziff. A.IV.8 verwiesen.

### **B.XIII.4. Unitymedia BW GmbH**

Die Unitymedia BW GmbH hat mit Schreiben vom 28.01.2020 darauf aufmerksam gemacht, dass sich Versorgungsanlagen im Planbereich befinden. Die Kabelschutzanweisung der Unitymedia sei daher zu beachten. Vor Baubeginn seien aktuelle Planunterlagen zur Bestimmung der Lage der Versorgungsleitungen anzufordern.

Darüber hinaus wird auf die Rechtslage nach § 72 Telekommunikationsgesetz (TKG) hingewiesen, wonach die Vorhabenträgerin eine gegebenenfalls notwendige Verlegung auf ihre Kosten vorzunehmen habe. Dies sei auch bei der zeitlichen Planung bzw. der Kostenkalkulation zu berücksichtigen. Durch Bauzeitverzögerungen entstehende Kosten seien nicht von der Unitymedia BW GmbH zu ersetzen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Kabelschutzanweisung zu beachten, die Lage der Telekommunikationsanlage rechtzeitig vor Baubeginn zu überprüfen sowie sich bei Änderungen und für Sicherheitsmaßnahmen mit der Unitymedia BW GmbH abzustimmen (vgl. Ziff. A.V.10.1). Damit sind die Belange der Unitymedia BW GmbH aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinreichend berücksichtigt. Weiterhin wird auf die Nebenbestimmung unter Ziff. A.IV.8 verwiesen.

### **B.XIII.5. Telekom Deutschland GmbH (Telekom)**

Die Telekom hat mit Schreiben vom 19.01.2021 Stellung genommen. Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom.

Bei der Bauausführung sei darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationsanlagen vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Es sei deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor

Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Sofern während der Bauausführung ein Eingreifen der Telekom erforderlich werden sollte, sei das Betriebsteam des PTI 21 zu kontaktieren. Bei der Bauausführung seien die Leitungen gegebenenfalls zu sichern. Die Kabelschutzanweisung der Telekom und das "Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013 seien zu beachten.

Dies wurde von der Vorhabenträgerin zugesagt (vgl. Ziff. A.V.10.2). Darüber hinaus wird auf die Nebenbestimmungen unter Ziff. A.IV.8 verwiesen.

#### **B.XIV.Private Einwendungen**

Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird in diesem Planfeststellungsbeschluss, soweit möglich, auf die Wiedergabe der Namen privater Einwender verzichtet. Stattdessen wird zur Identifikation eine Nummer benutzt. Dabei wird dem privaten Einwender eine Identifizierungsnummer, die sog. „Ident-Nr.“ zugeordnet. Der Stadt Mannheim, bei der eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und eine Ausfertigung des festgestellten Plans zwei Wochen zur Einsicht ausliegen wird, wird eine Liste zur Verfügung gestellt, mit der die hier aufgeführten Einwender an Hand der vergebenen Nummern entschlüsselt werden können. Die zuständigen Bediensteten werden Einwendern und Betroffenen, die Einsicht nehmen und ihren Namen nennen, die zugehörigen Einwender-Nummern mitteilen.

#### **Hinweis nach § 74 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 69 Abs. 2 Satz 4 VwVfG,**

Es wird darauf hingewiesen, dass, soweit entsprechende Angaben in dem Planfeststellungsbeschluss anonymisiert wurden, ein Beteiligter auf schriftlichen Antrag Auskunft über Namen und Anschrift eines anderen Beteiligten und ein vom Vorhaben betroffenes Grundstück oder darüber erhält, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist.

Inhalte von Einwendungen wurden zudem zum Teil schon bei den vorstehend abgehandelten Themenkomplexen oder im Rahmen der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen mitbetrachtet. Auf diese Ausführungen wird entsprechend verwiesen. Bedenken und Hinweise sonstiger Stellen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wurde, respektive sie nicht

ohnehin im Laufe des Verfahrens wieder zurückgenommen wurden oder sich erledigt haben, werden zurückgewiesen.

#### **B.XIV.1. Ident-Nr. 1, 2 und 3**

Die Einwender sind Mitglieder einer Erbgemeinschaft und Eigentümer eines Grundstücks, das durch die zunächst geplante Trassenführung teilweise in Anspruch genommen werden sollte. Sie richten sich mit ihrer Einwendung vom 30.01.2020 gegen die Trassenführung im Bereich der Spinelli-Kaserne und verweisen zur Begründung für die Möglichkeit einer alternativen Streckenführung auf die beim Landtag von Baden-Württemberg eingelegte Petition 16/03562. Bei der dort dargestellten Wegeführung werde das nordwestliche Gelände der Spinelli-Kaserne nicht tangiert und es könnten Kosten in Höhe von 4 Millionen Euro eingespart werden. Ebenso seien weitere in Privatbesitz befindliche Grundstücke auf Spinelli nicht betroffen.

Im Rahmen der Planänderung vom 09.11.2020 nach Durchführung der ersten Offenlage wurde die Trassenführung so angepasst, dass das Grundstück der Einwender nicht mehr in Anspruch genommen wird. Soweit darüberhinausgehend eine Streckenführung wie in der Petition 16/03562 gefordert wird, wird auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.3.1.2 verwiesen.

#### **B.XIV.2. Ident-Nr. 4**

Der Einwender richtet sich mit Schreiben vom 29.02.2020 insgesamt gegen den Neubau einer Radschnellverbindung in der Feudenheimer Au. Die bestehenden Radwege in diesem Bereich seien bereits sehr gut ausgebaut. Dass diese nicht besser angenommen würden, läge an den schlechten Radverbindungen in Richtung Mannheim im Anschluss an die Feudenheimer Au.

Der Einwender rügt die hohen Kosten im Vergleich zu einer Sanierung des vorhandenen, nur wenig längeren Radwegs, der um die Au herumführt. Es dürfe keine Rolle spielen, inwieweit die Kostentragung durch die Stadt Mannheim oder das Land Baden-Württemberg erfolgt, da in jedem Fall der Steuerzahler belastet werde.

Darüber hinaus wird angezweifelt, dass eine neue Radschnellverbindung überhaupt von den Radfahrenden angenommen würde. Aus den angrenzenden Vororten ergäben sich Umwege von mindestens 2 km. Aus Richtung Weinheim kommend gebe es

direktere Verbindungen, um auf den Radschnellweg Heidelberg – Mannheim zu stoßen. Für Radfahrende aus Vogelstang, Wallstadt und Feudenheim wäre der bestehende Weg um die Au wesentlich kürzer.

Unter ökologischen Gesichtspunkten verweist der Einwender auf die Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes und der Kleingärten mit wertvollen Biotopen und einzigartigen Naturreservaten sowie geschützten Tier- und Pflanzenarten, die durch eine bloße Sanierung der bestehenden Wege vermieden werden könne. Auch die negativen Folgen, die sich aus der Versiegelung auf das Klima ergeben, werden gerügt, ebenso wie der Wegfall der Kleingärten auch zum Nachteil der Nutzer.

Die von dem Einwender im Rahmen der Stellungnahme und vertiefend im Erörterungstermin dargestellten Gesichtspunkte wurden bei der Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Es wird insofern insbesondere auf die Ausführungen in den Abschnitten B.IV, B.VII und B.X.3, B.X.4 sowie B.X.8 verwiesen.

### **B.XIV.3. Ident-Nr. 5 und 6**

Die Einwender sprechen sich mit Schreiben vom 26.02.2020 gegen die ursprüngliche Planung und mit Schreiben vom 08.01.2021 auch gegen die geänderte Planung aus. Im Erörterungstermin haben die Einwender darüber hinaus ihre Ausführungen vertiefend dargestellt. Die gegen das Vorhaben eingewendeten Gesichtspunkte sollen hier zusammenfassend dargestellt werden:

#### Zur 1. Offenlage

In der Stellungnahme wird auf die Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au und die Regelung des § 15 BNatSchG hingewiesen. Es liege ein Verstoß gegen gesetzlichen Vorgaben vor, insbesondere, weil qualitativ vergleichbare Alternativtrassen vorlägen, die keine oder aber nur geringfügige Eingriffe verursachen würden. Die Einwender heben die Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt sowie die biologische Vielfalt, auf das Schutzgut Fläche mit seiner klimaökologischen Bedeutung, auf die auch im Regionalplan Rhein-Neckar hingewiesen werde, hervor, ebenso wie die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Landschaft und Sachgüter (Landwirtschaft und Kleingärten). Die Eingriffe seien bei einer sorgfältigen Abwägung der Trassenvarianten nicht nötig, der landschaftspflegerische Begleitplan könne den Schaden nur begrenzt kompensieren.

Die Alternativtrassen seien in den Planunterlagen zum Teil falsch dargestellt und bewertet. Der in Trassenvariante 4b beschriebenen Eingriff in die „Alte Gärtnerei“ sei unnötig, da diese sich 7 m unter Trassenniveau befinde. Die Erweiterung der Fußwege sei ebenfalls nicht notwendig, da bereits eine ausreichende Anzahl von Fußwegen vorhanden sei. Die für die Varianten 4a bis 4c beschriebenen Eingriffe durch Rampenkonstruktionen seien nicht notwendig. Die Investitionsabschätzungen seien nicht plausibel. Auch hier wird die Trassenvariante 4b angeführt, deren Kosten mit 10,1 Millionen Euro angegeben sind. Das Ausscheiden der Trasse A3a mit der Begründung, dass sie keine Erweiterung des Mannheimer Radwegenetzes darstelle, wird ebenfalls gerügt. Der Bau einer Radverbindung dürfe nicht zum Selbstzweck werden, Aufgabe der Vorhabenträgerin müsse es sein, das bestehende Netz zu erhalten, zu verbessern und zu erweitern, nicht parallel zu existierenden Radwegen neue zu bauen. Das Kriterium „keine Erweiterung des Mannheimer Radnetzes“ dürfe auch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie nicht als Kriterium herangezogen werden.

Die weiteren im Rahmen der Bundesgartenschau im Landschaftsschutzgebiet vorgesehenen Maßnahmen müssten auch bei der Planung der Radschnellverbindung Berücksichtigung finden. Die Summe der Eingriffe sowie Gesamtauswirkungen und Wechselwirkungen seien vollkommen unbewertet.

Der Bau sei auch zu unterlassen, weil der Radweg mit einer Länge von 1,77 km gegen die Qualitätskriterien des Landes Baden-Württemberg verstoße, die eine Mindestlänge von 5 km vorsehen. Als problematisch wird auch gesehen, dass die Anschlüsse im Nordosten und Süden noch nicht geplant sind und noch keine Zeitschiene für die weitere Planung vorliegt.

Die Potenzialanalyse, die im Ergebnis zur einem Potenzial von mehr als 2.800 Nutzern pro Tag kommt, wird als unvollständig und nicht nachvollziehbar gerügt. Als Einzugsgebiet für die Trasse kämen lediglich Käfertal-Süd und Vogelstang in Frage.

Das Ziel, die Feudenheimer Au für Fußgängerinnen und Fußgänger barrierefrei zu erschließen, sei irreführend, da die Feudenheimer Au bereits aktuell über sechs Zugänge barrierefrei erreichbar sei. Auch würden die Möglichkeiten zur ortsnahen Erholung nicht verbessert, sondern durch die breite Trasse sogar verschlechtert (Unterbrechung bestehender Fuß- und Radwegverbindungen, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes).



Allgemein würden sich in den Unterlagen Widersprüche hinsichtlich der erforderlichen Kosten und Investitionen finden. Unstimmigkeiten würden sich aus dem Vergleich mit den voraussichtlichen Gesamtkosten für die Radschnellverbindung von Mannheim nach Weinheim ergeben.

Die Planfeststellungsbehörde hat die von den Einwendern gerügten Gesichtspunkte bei der Entscheidung berücksichtigt. Ausführungen finden sich in diesem Beschluss in den Abschnitten, in denen sie jeweils inhaltlich Berücksichtigung gefunden haben. Es wird insoweit insbesondere auf die Ziff. B.IV.2, B.VII.1 und B.VII.2, B.VIII.1, B.X.1, B.X.2, B.X.3, B.X.6, B.X.7 und B.X.8 verwiesen.

Die Vorhabenträgerin führt in den Antragsunterlagen aus, dass an Konfliktpunkten die ausnahmsweise zulässigen niedrigeren Standards der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen umgesetzt werden sollen. Die Einwender bringen deshalb vor, dass die aufgeführten „massiven Konfliktpunkte“ eine Neubewertung erfordern würden.

Diesbezüglich ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde klarzustellen, dass es hier um punktuelle Konflikte im Bereich des planfestgestellten Vorhabens geht. Anderweitige und bisweilen höherwertige Belange verlangen an einzelnen Stellen eine Reduzierung des Standards, was die Vorhabenträgerin angemessen berücksichtigt hat. Eine Gesamtabwägung aller betroffenen Belange im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses hat ergeben, dass eine grundsätzliche Neubewertung nicht erforderlich, sondern das Vorhaben zuzulassen ist.

Schließlich wird auch die Planung der Stadt Mannheim für die Querung der Feudenheimer Straße im Bereich der Straßenbahnhaltestelle „Neckarplatt“ gerügt. Diese ist jedoch nicht Bestandteil des vorliegend zu beurteilenden Vorhabens und damit nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Weitere Ausführungen in der Einwendung vom 26.02.2020 haben sich aufgrund der erfolgten Planänderungen erledigt. Die fehlende Möglichkeit einer Errichtung von Ersatzkleingärten im Landschaftsschutzgebiet ist bei der geänderten Planung berücksichtigt.

## Zur 2. Offenlage

Zu den geänderten Unterlagen wurde vorgebracht, dass die für den Bau der Unterführung erforderlichen großräumigen Leitungsverlegungen als Teil des Planfeststellungsverfahrens zu betrachten seien. Auch hierdurch käme es zu massiven Eingriffen in das

Landschaftsschutzgebiet. Auch seien die entstehenden Kosten im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Bei den Leitungen, die laut Darstellung in den Planunterlagen vorab zu verlegen sind bzw. bei Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits verlegt wurden, handelt es sich um Leitungen für Fernwärme, Gas und Wasser auf dem Spinelli-Gelände nördlich der Straße Am Aubuckel. Die Verlegung musste, auch aufgrund der Durchführung von Maßnahmen für andere Projekte, bereits vorab erfolgen. Da die Leitungsverlegung außerhalb des Landschaftsschutzgebiets für sich genommen keiner Genehmigung bedarf, durfte die Vorhabenträgerin diese vorab vornehmen. Im Rahmen dieses Beschlusses werden die Leitungen als Bestand berücksichtigt.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Stellungnahme zur Einwendung dargestellt, dass die Kosten bei der Abwägung der Varianten dennoch berücksichtigt worden seien. Mit E-Mail vom 23.10.2021 haben die Einwender der Planfeststellungsbehörde eine Informationsvorlage an den Gemeinderat der Stadt Mannheim zukommen lassen, in dem die zusätzlichen Kosten gegenüber der ursprünglichen Planung mit 2,53 Mio. € beziffert werden. Damit erhöhen sich die Kosten für das planfestgestellte Vorhaben auf 9,03 Mio. €. Davon sind 8,36 Mio. € von der Vorhabenträgerin zu tragen. Im Erläuterungsbericht der Vorhabenträgerin waren lediglich zusätzliche Kosten in Höhe von 0,7 Mio. € dargestellt. Die Vorhabenträgerin hat zur Erläuterung des Betrags ausgeführt, dass darin die angepassten Kosten für Leitungsverlegungen (780.000 statt 700.000 €) sowie insbesondere zusätzliche bzw. erhöhte Kosten für den Bau der Unterführung, des Naturstreifens und des Gehwegbelags berücksichtigt seien. Die Summe berücksichtigte Baukostensteigerungen und die fortschreitende Planung.

Fragen der Wirtschaftlichkeit werden von der Planfeststellungsbehörde nur in ganz eingeschränktem Umfang überprüft (vgl. dazu die Ausführungen unter Ziff. B.IV.3). Die Erhöhung des Betrags wirkt nicht auf das Ergebnis der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde aus.

Erneut wird von den Einwendern gerügt, dass die Planung mit Versiegelungen in erheblichem Umfang verbunden sei, während Alternativtrassen ohne Neuversiegelungen, tiefe Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet und das Schutzgut Boden realisierbar wären. Mannheim sei bereits jetzt die Stadt mit dem größten Anteil versiegelter Flächen in Baden-Württemberg. Weiterhin wird auf die Entfernung von Büschen und Bäumen (ca. 3.000 m<sup>2</sup>, 30 Bäume) hingewiesen. Auch die neue Antragsvariante führe

zu erheblichen Eingriffen in die Schutzgüter Landschaftsbild, Boden, Fauna und Flora. Insbesondere seien auch die Auswirkungen aller Maßnahmen, die im Rahmen der Bundesgartenschau 2023 durchgeführt werden, in ihrer Gesamtheit zu betrachten. Die Schachtbauwerke zur Entwässerung im Bereich der geplanten Unterführung sowie die Einrichtung einer temporären Behelfsstraße seien ebenfalls nicht notwendig, da andere vertretbare Varianten zur Verfügung stehen würden. Gleiches gelte für die zusätzliche Lichtverschmutzung.

Speziell sei die Ausgleichsmaßnahme KO1, Kleingartenrekultivierung zu streichen. Zunächst würden die Kleingärten rückgebaut, die Wiederbegrünung dann als Ausgleichsmaßnahme angeführt.

Schließlich sei die Feudenheimer Au bereits heute hervorragend erschlossen, so dass insoweit kein Bedarf für die neue Verbindung bestehe.

Auch bezüglich dieser weiteren Gesichtspunkte wird auf die Abschnitte der Begründung dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen, wo diese inhaltliche Berücksichtigung gefunden haben. Dies sind insbesondere die Abschnitte zur Alternativenprüfung Ziff. B.X.3 und zum Naturschutz Ziff. B.VII.

#### **B.XIV.4. Ident-Nr. 7 und 8**

Die Einwender rügen jeweils mit Schreiben vom 29.02.2020 die Wegeführung durch die Feudenheimer Au, die durch den Radschnellweg „verschandelt“ werde. Alternative Radwege zwischen Feudenheim und Mannheim bzw. zwischen Aubuckel und Feudenheimer Straße seien vorhanden und würden genutzt. Man könne diese überarbeiten oder pflegen. Auch die Kleingartenanlage könne dann erhalten bleiben. Investitionen in die bestehenden Radwege in Mannheim seien generell sinnvoller. Es wird angezweifelt, dass Radfahrende aus Käfertal oder Viernheim einen längeren Weg annehmen werden.

Die Gesichtspunkte wurden in diesem Planfeststellungsbeschluss insbesondere unter den Ziff. B.IV.2, B.VII.2, B.X.3.1 und B.X.8 berücksichtigt.

#### **B.XIV.5. Ident-Nr. 9**

Die Einwenderin rügt mit Schreiben vom 04.03.2020 die mit der Radschnellverbindung einhergehende Versiegelung und die Lichtverschmutzung. Es seien kostengünstigere Alternativrouten vorhanden und es sei aus ihrer Sicht als Radfahrerin wünschenswert,

vorrangig in die Sanierung bestehender Radwege zu investieren, die teilweise in schlechtem Zustand seien (z.B. in Feudenheim). Die Einwenderin gibt außerdem zu bedenken, dass offenbar Schüler als eine Hauptzielgruppe für die Radschnellverbindung angedacht seien. Diese seien aber als Nutzende einer Radschnellverbindung eher als Hemmnis einzuordnen, da sie oft in Gruppen und mit geringem Tempo unterwegs seien. Fraglich sei auch, ob sie die Radschnellverbindung überhaupt in dem erwarteten Umfang annehmen würden.

Mit Schreiben vom 11.01.2021 bringt die Einwenderin ergänzend vor, dass der Bau im Landschaftsschutzgebiet grundsätzlich für bedenklich gehalten werde und ein Ausbau des bestehenden Weges entlang der Feudenheimer Au zu bevorzugen sei. Das Gelände in der Feudenheimer Au sei bereits gut zu Fuß und mit dem Rad zu queren. Zur Vermeidung von Unfällen zwischen „Schnellfahrern“ und Spaziergängern bzw. langsam fahrenden Radfahrern sei es ebenfalls sinnvoll, die Radschnellverbindung um die Feudenheimer Au herum zu führen. Die hohe Anzahl von Radfahrenden, die der Planung zugrunde gelegt werden, sei nicht nachvollziehbar. Außerdem wird auf die Beeinträchtigungen durch weitere Vorhaben im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau 2023 hingewiesen, die im Landschaftsschutzgebiet geplant sind, insbesondere auf den Flächenverbrauch durch die Stützen der geplanten Seilbahn. Schließlich weist die Einwenderin auf die aktuelle finanzielle Situation der Stadt Mannheim hin, die es umso wichtiger erscheinen ließe, eine möglichst kostengünstige Lösung anzustreben.

Die vorstehenden Gesichtspunkte wurden von der Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidung berücksichtigt. Es wird diesbezüglich insbesondere auf die Ausführungen in den Abschnitten B.IV.2, B.IV.3, B.VII.1, B.VII.2, B.X.3.1 und B.X.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses verweisen.

#### **B.XIV.6. Ident-Nr. 10 und 11**

Die Einwender rügen mit Schreiben vom 01.03.2020 ebenfalls den geplanten Bau einer Radschnellverbindung durch die Feudenheimer Au anstelle einer Ertüchtigung des bestehenden Weges Am Aubuckel bzw. des etwas tiefer gelegenen zweiten Weges.

Bei Durchführung des Vorhabens sei von einem Verstoß gegen die Landschaftsschutzgebietsverordnung Feudenheimer Au auszugehen. Im Einzelnen wird auf die Versiegelung von Freiflächen und Zerstörung von Vorkommen der Bienen-Ragwurz hingewiesen. Durch die Rampe im Bereich des Hochgestades werde der Lebensraum von streng geschützten Kleintieren (Mauereidechse, Wildbienen, Käfer, Insekten etc.)

zerstört. Außerdem verbiete § 4 Nr. 6 LSG-VO das Verändern oder Schädigen des Hochgestades. Das Fällen von 35 Bäumen und von Büschen sowie die Zerstörung von Grünanlagen und Biotopen durch den Fußweg führe ebenfalls zu massiven Eingriffen. Durch die vorgesehene Beleuchtung werde stark in den Lebensrhythmus der nachtlebenden Tiere eingegriffen, die dadurch zu Tode kommen würden.

Die Ausführungen der Einwender wurden von der Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidung berücksichtigt. Im Ergebnis stehen sie einer Genehmigung des Vorhabens nicht entgegen. Hinsichtlich der Möglichkeit einer alternativen Trassierung, die nicht durch die Feudenheimer Au führt, bzw. den Ausbau bestehender Wege wird auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.3 verwiesen.

Soweit sich die Einwendung auf den Bau eines „Au-Stegs“ zur Querung der Straße Am Aubuckel bezieht, ist sie durch die Planänderung vom 10.11.2020 überholt. Durch die Planänderung verringern sich die Auswirkungen auf das Landschaftsbild, eine im Rahmen des § 4 Nr. 6 LSG-VO relevante Veränderung des Hochgestades liegt aber weiterhin vor. Dies wurde unter Ziff. B.VII.2 berücksichtigt. Eingriffe in die Natur und Belange des Artenschutzes werden unter Ziff. B.VII.1 und B.VII.5 behandelt.

#### **B.XIV.7. Ident-Nr. 12 bis 17**

Die Einwender sind Teil der Erbengemeinschaft, die die unter Ziff. B.XIV.1 dargestellten Einwendungen erhoben hat. Mit Schreiben gleichen Inhalts vom 29.02.2020 bzw. 03.03.2020 wurden Einwendungen gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks der Erbengemeinschaft erhoben. Der Vorhabenträgerin sei eine Verschiebung der Trasse in nordwestlicher Richtung zumutbar. Dadurch könne die Inanspruchnahme des Grundstücks ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der Planänderung vom 09.11.2020 nach der ersten Offenlage wurde die Trassenführung so angepasst, dass das Grundstück der Einwender nicht mehr in Anspruch genommen wird und der Einwendung insoweit abgeholfen ist. Da die übrigen Ausführungen zur geplanten Radschnellverbindung mit den Ausführungen der Einwender mit den Ident-Nrn. 37 und 38 übereinstimmen, wird insoweit auf Ziff. B.XIV.24 verwiesen.

#### **B.XIV.8. Ident-Nr. 18**

Die Einwenderin wendet sich mit Schreiben vom 05.03.2020 gegen das Vorhaben und plädiert für einen Ausbau bestehender Radwege, möglichst mit einer Unterführung, um den Aubuckel sicher und verzögerungsfrei queren zu können.

Es wird gerügt, dass die Trassenführung durch das Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au zu einer Zerstörung der Landschaft, zur Vernichtung von Biotopen und zu massiven Eingriffen in die Kleingartenanlagen führe. Die Rampen-/Brückenkonstruktion zur Querung der Straße am Aubuckel stelle einen Verstoß gegen § 4 Nr. 4 und 6 LSG-VO dar.

Die Querung der Straße Am Aubuckel berge ein hohes Unfallrisiko und führe zu Verkehrsbehinderungen.

Die Einwenderin bezweifelt, dass die Potenzialanalyse zutreffend ist. Es seien Schülerzahlen von 30.000 bis 45.000 berücksichtigt worden. Diese Zahlen könnten so nicht zutreffen. Es gebe in ganz Mannheim nur ca. 42.000 Schülerinnen und Schüler, von denen viele nicht als Nutzende der Radschnellverbindung in Betracht kämen, da sie Schulen im Stadtteil des jeweiligen Wohnorts besuchen würden. Zudem würde die Potenzialanalyse nicht die von der Stadt Mannheim beim „Runden Tisch Radverkehr“ vorgestellten Pläne zu direkten Radverbindungen (Käfertal – Innenstadt entlang Mannheimer Straße, Riedbahnunterführung Neustadter Straße – Käfertaler Straße) berücksichtigen.

Schließlich rügt die Einwenderin die Kosten für den Bau der Radschnellverbindung. Diese seien unverhältnismäßig hoch.

Soweit sich die Einwendung auf den Bau eines „Au-Stegs“ zur Querung der Straße am Aubuckel bezieht, ist ihr durch die Planänderung vom 09.11.2020 abgeholfen. Einer der wesentlichen Gründe für die geänderte Planung waren die angesprochenen Sicherheits- und Verkehrsaspekte. Mit dem Bau einer Unterführung verringern sich auch die Auswirkungen auf das Landschaftsbild im Bereich des Hochgestades.

Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde die dargestellten Gesichtspunkte im Rahmen dieses Beschlusses berücksichtigt. Auf die Ziff. B.IV.2, B.IV.3, B.VII.1 und B.VII.2, B.X.3.1 sowie B.X.8 wird verwiesen.

#### **B.XIV.9. Ident-Nr. 19**

Der Einwender war in den 80er-Jahren Mitglied der Bürgerinitiative „Rettet die Au“, die sich für den Erhalt der Feudenheimer Au und die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet eingesetzt hat. Er trägt vor, dass er Mitglied der „Alten Gärtnerei“ in der Feudenheimer Au sei und dort einen großen Teil seiner Freizeit verbringe. Der Einwender hat sich mit Schreiben vom 06.03.2020 gegen die ursprüngliche Planung und mit Schreiben vom 20.01.2021 auch gegen die geänderte Planung ausgesprochen. Im Rahmen des Erörterungstermins hat er seine Ausführungen vertieft und der Planfeststellungsbehörde im Nachgang weitere Unterlagen zukommen lassen: eine Präsentation zum Radweg Mannheimer Straße und der Unterführung Riedbahn, das Protokoll des „Runden Tisches Radwege“ aus dem Jahr 2018, TOP 1 und den Antrag der FDP-Gemeinderatsfraktion zu dem Projekt „Ausbau Radweg Mannheimer Straße und Unterführung Riedbahn“ vom 09.06.2021.

##### Zur 1. Offenlage:

Der Einwender rügt, dass die geplante Trassenführung zum Entfallen von Kleingärten führen würde, was für die betroffenen Kleingärtner Beeinträchtigungen des Soziallebens zur Folge hätte. Er weist auf § 15 des Bundeskleingartengesetzes (BKleingG) hin, wonach Enteignungen nur erlaubt sind, wenn es keine Alternative gibt. Die Beseitigung der Kleingartenparzellen käme einer Enteignung gleich. Das Gelände diene darüber hinaus auch als Lebensraum für die geschützte Mauereidechse.

Es ist zutreffend, dass es durch die Trassierung der Radschnellverbindung zum Verlust von Kleingartenparzellen kommt. § 15 BKleingG ist vorliegend allerdings nicht einschlägig. Er regelt die Enteignung zugunsten einer kleingärtnerischen Nutzung, wenn Kleingartenflächen in einem Bebauungsplan festgesetzt sind. Vorliegend ist die Vorhabenträgerin selbst Eigentümerin der Flächen, die aktuell an den Kleingartenverein Feudenheim e.V. verpachtet sind. Die kleingärtnerische Nutzung ist nicht in einem Bebauungsplan festgesetzt. § 9 Abs. 1 Nr. 6 BKleingG sieht speziell sogar eine Kündigungsmöglichkeit für den Fall vor, dass als Kleingartenanlagen genutzte Grundstücksflächen nach abgeschlossener Planfeststellung für die festgesetzte Nutzung benötigt werden. Daraus lässt sich ableiten, dass eine Umnutzung von bestehenden Kleingartenflächen nicht ausgeschlossen ist. Unabhängig davon sieht die Vorhabenträgerin jedoch die städtebauliche, soziale und ökologische Bedeutung von Kleingartenflächen und berücksichtigt diese entsprechend im Rahmen der Planung. Die Planfeststellungsbehörde hat die Belange bei der Entscheidung ebenfalls gewürdigt. Es wird dazu auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.8 verwiesen.

Weiterhin weist der Einwender auf die Flächenversiegelung durch die ca. 8 m breite Trasse mit Verlust wertvollen Ackergeländes und Folgen für die Kaltluftentstehung, auf die Auswirkungen der Beleuchtung auf die Fauna sowie auf die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Bienen-Ragwurz hin.

Diese Aspekte hat die Planfeststellungsbehörde geprüft und bewertet. Entsprechende Ausführungen finden sich in diesem Planfeststellungsbeschluss unter den Ziff. B.VII.1, B.X.4 und B.X.7

Aufgrund der Entfernung zur nächsten Wohnbebauung sei die Trasse unter dem Aspekt der sozialen Sicherheit schlecht gewählt. Daran ändere auch eine Beleuchtung nichts. Auch dies wurde im Rahmen der Entscheidung von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Es wird insbesondere auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.5 verwiesen.

Die Kosten für die Strecke seien sehr hoch (6,5 Millionen Euro). Mit dem aufzuwendenden Betrag könne eine Alternativtrasse am Aubuckel und gleichzeitig die Ertüchtigung einer Vielzahl von Radwegen finanziert werden.

Der Einwender rügt weiterhin, dass in dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren lediglich ein Teilstück der Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim mit einer Länge von 1,77 km betrachtet wird, obwohl die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg eine Länge von mindestens 5 km vorsehen. Sowohl die Weiterentwicklung nach Süden in Richtung Riedbahnbrücke als auch nach Nordosten in Richtung B 38 sei noch nicht fertig geplant, da es Schwierigkeiten gebe, die Qualitätsstandards auf längerer Strecke einzuhalten.

Schließlich stellt der Einwender auch die Zahlen der Potenzialanalyse in Frage, unter anderem, weil die Trassenführung für Radfahrende, die von Viernheim, dem Wohngebiet Franklin oder dem Stadtteil Käfertal in die Innenstadt gelangen wollen, einen Umweg darstelle. Es sei davon auszugehen, dass direktere Wege in die Innenstadt besser angenommen würden, selbst wenn sie nicht den Standards für eine Radschnellverbindung entsprächen.

Hinsichtlich der Prüfung von Alternativen, zur Abschnittsbildung und zur Erforderlichkeit bzw. zum konkreten Bedarf für eine Radschnellverbindung wird auf die Ziff. B.X.3, B.X.1 und B.IV.2 verwiesen.



Soweit der Einwender sich auch insbesondere gegen die Überführung der Straße Am Aubuckel ausgesprochen hat, wurde den Einwendungen durch die im Laufe des Verfahrens vorgenommene Planänderung abgeholfen.

### Zur 2. Offenlage

Über die bereits dargestellten Gesichtspunkte hinaus hat der Einwender in seiner Einwendung das Folgende vorgetragen:

Auch die Inanspruchnahme von Kleingartenparzellen in dem im Vergleich zur ursprünglichen Antragsvariante geringeren Umfang sei nicht hinnehmbar, da es eine Antragsvariante gebe, die ganz ohne eine Beeinträchtigung der Kleingartenanlage auskommen würde. Die Kleingärten seien auch als Habitat für Mauereidechsen von besonderer Relevanz.

Durch das Vorhaben werde mit der Feudenheimer Au ein wichtiges Naherholungsgebiet für den Stadtteil Feudenheim zerschnitten. Dadurch verliere Feudenheim seinen Charakter als attraktives Wohngebiet, was letztlich auch dazu führen könne, dass der Wert der Immobilien falle. Auch der Einwender selbst sei davon betroffen.

Der Einwender führt weiter aus, dass auch die Unterführung der Straße Am Aubuckel einen massiven Durchbruch durch das Hochgestade zur Folge hätte, so dass weiterhin ein Verstoß gegen § 4 Nr. 6 der LSG-Verordnung gegeben sei. Für den Bau müssten auf einer Breite von 40 m Robinien gefällt werden, die bisher einen Wall gegen die Lärm- und Abgasemissionen des Kfz-Verkehrs bilden würden.

Durch den Bestand und die Nutzung des nachts beleuchteten Tunnels werde das Habitat dort lebender Insekten und sonstiger Tiere dauerhaft gestört. Durch die Radwegstrecke würden auch die Wildbienen im Bereich des Hochgestades verdrängt werden.

Hinsichtlich der Befürchtung eines Wertverlustes am Grundstück des Eigentümers im Stadtteil Feudenheimer Au hat die Vorhabenträgerin entgegnet, dass kein gesetzlicher Schutz vor Wertverlusten an Grundstücken oder Immobilien bestehe. Eine Ausnahme bestehe lediglich dann, wenn der Wertverlust im Zuge der geänderten Nutzung unzumutbar ist. Dies sei aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht zu erkennen. Die Rechtsauffassung der Vorhabenträgerin ist insoweit zutreffend. Darüber hinaus sieht die Planfeststellungsbehörde vorliegend keine Anhaltspunkte für einen (unzumutbaren) Wertverlust aufgrund des planfestgestellten Vorhabens.

Auch die weiteren Gesichtspunkte hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidung berücksichtigt. Sie stehen im Ergebnis einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Bezüglich der Berücksichtigung der Auswirkungen im Landschaftsschutzgebiet wird insbesondere auf den Abschnitt Ziff. B.VII.2 verwiesen, im Übrigen auf die Ziff. B.VII.1 und B.VII.5 sowie B.X.4 und B.X.8.

#### **B.XIV.10. Ident-Nr. 20**

Die Einwenderin hat sich mit Schreiben vom 05.03.2020 gegen die ursprüngliche Planung und mit Schreiben vom 20.01.2021 auch gegen die Änderung ausgesprochen. Im Erörterungstermin hat die Einwenderin die angesprochenen Gesichtspunkte nochmals dargestellt und vertieft.

##### Zur 1. Offenlage

Die Einwenderin ist Mitglied einer Gartengemeinschaft, die das Gelände der „Alten Gärtnerei“ bewirtschaftet. Neben der Bewirtschaftung stehe auch das Freizeit- und Naturerlebnis im Vordergrund. Durch die geplanten Baumaßnahmen befürchtet die Einwenderin jahrelange erhebliche Einschränkungen sowie Lärm- und Staubbelastungen, die den Freizeitwert erheblich mindern würden.

Der Bau einer Radschnellverbindung durch die Feudenheimer Au stelle keine verbesserte Radwegverbindung in die Innenstadt dar. Er zerschneide lediglich die Au, ohne dass er eine Zufahrtsmöglichkeit für Radfahrer aus Feudenheim und Wallstadt biete. Der Umweg über das Spinelli-Gelände sei keinem Radfahrer zuzumuten.

Des Weiteren seien die Kosten unangemessen. Nicht nur Radschnellwege, sondern auch normale Radwege seien bezuschussungsfähig, so dass alternativ die vorhandenen Wege ertüchtigt werden könnten.

Die Einwenderin rügt weiterhin, dass im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens lediglich ein verhältnismäßig kurzes Teilstück der Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim betrachtet wird, obwohl die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg eine Länge von mindestens 5 km und die Verbindung von zwei Zentren vorsehen. Sowohl die Weiterentwicklung nach Süden als auch nach Nordosten sei noch offen und nicht geplant. Der verfahrensgegenständliche Teil der Radschnellverbindung würde für sich genommen nicht zum Umsteigen auf das Fahrrad verleiten.

Die Zahlen der Bedarfsplanungen seien realitätsfern und würden auf falschen Berechnungen beruhen. Es seien Zählungen des tatsächlichen Radverkehrs vorzunehmen gewesen.

Durch das Vorhaben werde in großem Umfang wertvoller Ackerboden versiegelt bzw. im Rahmen der Baumaßnahmen verdichtet. Die Tier- und Pflanzenwelt werde beeinträchtigt. Insbesondere weist die Einwenderin auf die Vorkommen der Bienen-Ragwurz hin. Der Erfolg der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Umsiedlung sei fraglich.

Soweit sich die Einwenderin aus verschiedenen Gründen auch insbesondere gegen die Überführung der Straße Am Aubuckel ausspricht, wird den Einwendungen durch die im Laufe des Verfahrens vorgenommene Planänderung abgeholfen. Im Übrigen wurden die gerügten Gesichtspunkte von der Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidung berücksichtigt und an thematisch passender Stelle dargestellt. Es wird insbesondere auf die Abschnitte Ziff. B.IV.2, B.IV.3, B.VII, B.X.1, B.X.3, B.X.7 und B.X.8 verwiesen.

Die Einwendungen zur geänderten Planung wurden gemeinsam mit dem Einwender mit der Ident-Nr. 19 erhoben. Auf die dortige Darstellung (Ziff. B.XIV.9) wird daher verwiesen.

#### **B.XIV.11. Ident-Nr. 21 und 23**

Die Einwender haben sich mit Schreiben vom 03.03.2020 bzw. 06.03.2020 kritisch zu dem Vorhaben geäußert und dabei das Folgende gerügt:

Die geplante Trasse stelle nicht die kürzeste Verbindung zwischen dem Mannheimer Zentrum und Käfertal-Süd bzw. Viernheim und Weinheim oder der Neubausiedlung Franklin dar. Es sei daher fraglich, ob die Trasse angenommen werde. Die Prognose in der Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg sei falsch, da unter anderem die angenommenen Schülerzahlen nicht plausibel seien. Sie berücksichtige auch nicht die Pläne zum Ausbau direkterer Radwegverbindungen.

Auch die Einwender mit den Ident-Nrn. 21 und 23 rügen, dass die Verbindung nicht den Anforderungen an die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg genüge, da sie zu kurz sei, außerdem keine direkte Linienführung biete und bebaute Gebiete (Stadtteil Feudenheim) ausschließe.

Mit der vorliegenden Planung werde außerdem der bestehende Radweg nördlich der Straße Am Aubuckel zwischen Feudenheim und Käfertal zurückgebaut, was für den Stadtteil Feudenheim mit weiteren negativen Folgen verbunden sei.

Die Einwender rügen weiterhin die mit dem Vorhaben verbundene Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes, insbesondere den Verlust des Charakters als Freifläche, den Verlust von Ackerflächen, die Zerstörung von Lebensraum geschützter Tier- und Pflanzenarten (Orchideen, Mauereidechsen, Wildbienen) sowie die Beeinträchtigung von Insekten durch die Beleuchtung. Die Einwender weisen in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Naturschutzbehörde die Verlegung von Kleingärten in das Landschaftsschutzgebiet als unzulässig angesehen hatte. Dies dürfe vorliegend nicht anders sein.

Der Eingriff in Kleingartenanlagen sei aufgrund der sozialen und ökologischen Bedeutung kritisch zu sehen, zumal ein zivilrechtlicher Vertrag, mit dem von der Vorhabenträgerin die Anlage von Ersatzflächen in der Feudenheimer Au zugesagt wurde, aufgrund aktueller Entwicklungen keine Gültigkeit mehr habe.

Die Einwender kritisieren auch die hohen Kosten, die über den üblichen Kosten für einen Radschnellweg lägen. Es dürfe für eine wirtschaftliche Betrachtung keine Rolle spielen, ob Gelder von der Kommune, dem Land oder anderen öffentlichen Trägern stammen. Das Geld sei sinnvoller für den Ausbau bestehender Wege eingesetzt.

Die Einwender sprechen sich daher für die Alternativtrasse oberhalb des Hochgestades über bereits vorhandene Wege aus. Die Kleingartenparzellen könnten in diesem Fall erhalten bleiben. Die Trasse müsse auch nicht zwingend die Standards einer Radschnellverbindung erfüllen. Die Wegeführung wäre in diesem Fall sehr kostengünstig, wobei die hohen Kosten bei einem Ausbau als Radschnellverbindung ohnehin nicht nachvollziehbar seien. Die geplante teure Rampe zur Einhaltung von Kurvenradien sei direkt vor der Ampel ebenfalls nicht nachvollziehbar.

In Zeiten von Klimawandel und Artensterben dürfe klimafreundliche Mobilität nicht zu Lasten des Naturschutzes gehen und Eingriffe in Natur und Landschaftsschutzgebiete müssten „ultima ratio“ sein.

Soweit die Einwender sich aus verschiedenen Gründen auch insbesondere gegen die Überführung der Straße Am Aubuckel aussprechen, wird den Einwendungen durch die

im Laufe des Verfahrens vorgenommene Planänderung abgeholfen. Durch die als Ausgleichsmaßnahme M1 vorgesehene Entsiegelung des Weges nördlich der Straße Am Aubuckel zwischen Feudenheim und Käfertal gehen dauerhaft keine Wegebeziehungen verloren. Weiter nördlich soll ein Geh- und Radweg gebaut werden, der die gleiche Wegebeziehung bedient. Die Genehmigung für den Bau dieses Weges erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhabenträgerin sagt den Bau jedoch zu. Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde die dargestellten Gesichtspunkte geprüft und bei ihrer Entscheidung berücksichtigt. Es wird insbesondere auf die Ausführungen in den Abschnitten B.IV.2, B.IV.3, B.VII, B.X.1, B.X.3, B.X.7 und B.X.8 verwiesen.

Die Einwenderin mit der Ident-Nr. 21 hat außerdem darauf hingewiesen, dass aus Ihrer Sicht ungeklärt sei, wie sich die Radschnellverbindung mit der bisherigen Nutzung durch Spaziergänger und Radfahrer vereinbaren lässt, zumal die bestehenden Wege auch von Kindern und älteren Personen genutzt würden. Es sei unklar, ob die Spazierwege abgeschafft werden sollen.

Ein Rückbau von Fußwegen in der Feudenheimer Au ist durch das planfestgestellte Vorhaben nicht vorgesehen. Die Vorhabenträgerin führt dazu in ihrer Gegenstellungnahme auch nochmals klarstellend aus, dass das bestehende Wegenetz erhalten bleibt und lediglich durch die Radschnellverbindung erweitert wird. Ausführungen zur Vereinbarkeit mit der Nutzung als Naherholungsgebiet sind in diesem Planfeststellungsbeschluss unter Ziff. B.X.8 dargestellt.

Der Einwender mit der Ident-Nr. 23 hat sich darüber hinaus mit Schreiben vom 13.12.2020 auch zu der geänderten Planung geäußert und trägt zusätzlich das Folgende vor:

Er weist nochmals auf die große Bedeutung des Landschaftsschutzgebiets Feudenheimer Au hin, das das letzte zusammenhängende Hochgestade des Neckars aufweise. Das Hochgestade sei als Herzstück des Landschaftsschutzgebietes von einzigartiger kulturhistorischer Bedeutung. Auch die Untertunnelung/Unterführung sei eine optisch ganz markante Schädigung und damit ein eklatanter Eingriff in das Hochgestade. Der Einwender rügt die Rodung von Bäumen im Bereich des Hochgestades. Außerdem würde auch mit der neuen Trassenführung der Charakter des Schutzgebiets optisch und funktional verändert, die Feudenheimer Au wäre keine Freifläche

mehr. Der Ordnungsgeber habe gerade die Versiegelung mit Beton und Asphalt verhindern wollen.

Den Belangen der Kleingärtner werde man auch durch die Reduzierung der betroffenen Flächen nicht gerecht.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziff. B.VII.2 und B.X.3.3.2 in diesem Beschluss verwiesen.

#### **B.XIV.12. Ident-Nr. 22**

Der Einwender spricht sich mit Schreiben vom 06.03.2020 gegen das Vorhaben aus. Wie die Einwenderin mit der Ident-Nr. 20 ist er Mitglied der Gartengemeinschaft, die die „Alte Gärtnerei“ bewirtschaftet. Da die Einwendungen inhaltlich mit dem Schreiben der Einwenderin vom 05.03.2020 übereinstimmen, wird insoweit auf die Ausführungen unter Ziff. B.XIV.10 verwiesen.

#### **B.XIV.13. Ident-Nr. 24**

Der Einwender äußert sich mit Schreiben vom 05.03.2020 und im Rahmen der erneuten Offenlage mit Schreiben vom 22.11.2020 zu dem Vorhaben und trägt die folgenden Einwendungen vor, die hier teilweise zusammenfassend dargestellt sind.

##### Zur 1. Offenlage

Der Einwender rügt, dass die geplante Trasse nicht die kürzeste Verbindung zwischen dem Mannheimer Zentrum und Käfertal-Süd bzw. Viernheim und Weinheim oder der Neubausiedlung Franklin darstelle. Es sei daher fraglich, ob die Trasse angenommen werde. Er vermutet auch, dass die Prognose in der Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg unzutreffend ist, da unter anderem die angenommenen Schülerzahlen nicht plausibel seien. Sie berücksichtige auch nicht die Pläne zum Ausbau direkterer Radwegverbindungen.

Die Verbindung genüge nicht den Anforderungen an die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg, da sie zu kurz sei, keine direkte Linienführung biete und bebauten Gebiete (Stadtteil Feudenheim) ausschließe.

Mit der vorliegenden Planung werde außerdem der bestehende Radweg nördlich der Straße Am Aubuckel zwischen Feudenheim und Käfertal zurückgebaut, was für den Stadtteil Feudenheim mit weiteren negativen Folgen verbunden sei.

Der Einwender rügt weiterhin die mit dem Vorhaben verbundene Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes, insbesondere den Verlust des Charakters als Freifläche, den Verlust von Ackerflächen, die Zerstörung von Lebensraum geschützter Tier- und Pflanzenarten (Orchideen, Mauereidechsen, Wildbienen) sowie die Beeinträchtigung von Insekten durch die Beleuchtung. Der Einwender weist in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Naturschutzbehörde die Verlegung von Kleingärten in das Landschaftsschutzgebiet als unzulässig angesehen hatte. Dies dürfe vorliegend nicht anders sein.

Der Eingriff in Kleingartenanlagen sei aufgrund der sozialen und ökologischen Bedeutung kritisch zu sehen, zumal ein zivilrechtlicher Vertrag, mit dem von der Vorhabenträgerin die Anlage von Ersatzflächen in der Feudenheimer Au zugesagt wurde, keine Gültigkeit mehr habe.

Der Einwender kritisiert auch die hohen Kosten, die über den üblichen Kosten für einen Radschnellweg lägen. Es dürfe für eine wirtschaftliche Betrachtung keine Rolle spielen, ob Gelder von der Kommune, dem Land oder anderen öffentlichen Trägern stammen. Das Geld sei sinnvoller für den Ausbau bestehender Wege eingesetzt.

Der Einwender spricht sich daher für die Alternativtrasse oberhalb des Hochgestades über bereits vorhandene Wege aus. Die Kleingartenparzellen könnten in diesem Fall erhalten bleiben. Die Trasse müsse auch nicht zwingend die Standards einer Radschnellverbindung erfüllen. Die Wegeführung wäre in diesem Fall sehr kostengünstig, wobei auch die hohen Kosten bei einem Ausbau als Radschnellverbindung nicht nachvollziehbar seien. Die geplante teure Rampe zur Einhaltung von Kurvenradien sei direkt vor der Ampel ebenfalls nicht nachvollziehbar.

In Zeiten von Klimawandel und Artensterben dürfe klimafreundliche Mobilität nicht zu Lasten des Naturschutzes gehen und Eingriffe in Natur und Landschaftsschutzgebiete müssten „ultima ratio“ sein.

## Zur 2. Offenlage

Der Einwender weist zusätzlich zu den bereits vorgetragenen Gesichtspunkten nochmals auf die große Bedeutung des Landschaftsschutzgebiets Feudenheimer Au hin,

das das letzte zusammenhängende und unbebaute Hochgestade des Neckars aufweise. Das Hochgestade sei als Herzstück des Landschaftsschutzgebietes von einzigartiger kulturhistorischer Bedeutung.

Er verweist dazu auch auf den Antrag der Aktionsgemeinschaft Natur- und Umweltschutz Baden-Württemberg (ANU) auf Unterschutzstellung des Gebietes vom 31.12.1984, der im Ergebnis zum Erlass der Landschaftsschutzgebietsverordnung geführt hat. Der Planfeststellungsbehörde hat der Einwander dazu den Erstantrag des ANU sowie Presseartikel des Mannheimer Morgen vom 10.01.1985 und der Rhein-Neckar-Zeitung vom 12./13.1.1985 und 24.5.1985 zur Verfügung gestellt. Hierin ist neben der Einzigartigkeit des Hochgestades auch die besondere Bedeutung als letztes zusammenhängendes Stück Landschaft in unmittelbarer Nähe des Großstadtzentrums hervorgehoben, das vor Zersiedelung und Versiegelung mit Beton und Asphalt bewahrt werden soll.

Auch die Untertunnelung/Unterführung sei eine optisch ganz markante Schädigung und damit ein eklatanter Eingriff in das Hochgestade. Der Einwander rügt die Rodung von Bäumen im Bereich des Hochgestades. Außerdem werde auch mit der neuen Trassenführung der Charakter des Schutzgebiets optisch und funktional verändert. Die bestehende Freifläche ginge verloren. Der Ordnungsgeber habe gerade die Versiegelung mit Beton und Asphalt verhindern wollen.

Den Belangen der Kleingärtner werde man auch durch die Reduzierung der betroffenen Flächen nicht gerecht.

Soweit der Einwander sich aus verschiedenen Gründen auch insbesondere gegen die Überführung der Straße Am Aubuckel ausspricht, wird der Einwendung durch die im Laufe des Verfahrens vorgenommene Planänderung abgeholfen. Die Entsiegelung des gemeinsamen Geh- und Radwegs nördlich der Straße Am Aubuckel ist zwar im Rahmen einer Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Im Zuge der Grünzugentwicklung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens soll ein neuer Weg weiter nördlich angelegt werden. Den Bau des Weges hat die Vorhabenträgerin im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zugesagt.

Im Übrigen stehen die dargestellten Gesichtspunkte einer Genehmigung des Vorhabens im Ergebnis nicht entgegen. Sie wurden von der Planfeststellungsbehörde jedoch



bei der Entscheidung berücksichtigt. Ausführungen finden sich in diesem Planfeststellungsbeschluss insbesondere in den Abschnitten Ziff. B.IV.2, B.IV.3, B.VII, B.X.1, B.X.3, B.X.7 und B.X.8, zur Thematik der LSG-Verordnung dabei insbesondere unter Ziff. B.VII.2.

#### **B.XIV.14. Ident-Nr. 25**

Die Einwenderin spricht sich mit Schreiben vom 09.03.2020 gegen das Vorhaben aus. Sie lebt in Mannheim-Feudenheim. Die vom Vorhaben betroffene Feudenheimer Au sei ein bisher relativ intaktes und unverzichtbares Naherholungsgebiet für die Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils. Es sei mit Spazierwegen gut erschlossen. Die Einwenderin hebt dabei die Ruhe und die Dunkelheit bei Nacht hervor, die auch für Tiere von Bedeutung sei. Es dürfe nicht sein, dass für wenige „Radschnellfahrer“ ein betonierter Radweg mit Beleuchtung in diesem Bereich angelegt würde, der seit den 80er-Jahren als Landschaftsschutzgebiet besonders geschützt ist.

Die von der Einwenderin dargestellten Gesichtspunkte wurden von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt. Es wird dazu insbesondere auf die Ausführungen unter Ziff. B.VII und B.X.8 verwiesen.

#### **B.XIV.15. Ident-Nr. 26**

Die Einwenderin äußert sich mit Schreiben vom 10.03.2020 zum Vorhaben und rügt die bauzeitlichen Beeinträchtigungen von Spaziergängern im Naherholungsgebiet Feudenheimer Au durch lärmintensive Bauarbeiten und größere Erdbewegungen, Eingriffe in das Hochgestade, den Verlust von Kleingärten, die Zerschneidung der Feudenheimer Au, die Versiegelung kostbaren Ackerlands und Beeinträchtigungen der Natur. Hervorgehoben wird insbesondere die Zerstörung von Eidechsenhabitaten und von Standorten der Bienen-Ragwurz. Es sei, auch nach Einschätzung des Naturschutzverbands NABU, fraglich, ob eine Umsiedlung der Bienen-Ragwurz erfolgreich durchgeführt werden kann.

Darüber hinaus kritisiert die Einwenderin die Zahlen der Potenzialanalyse des Landes Baden-Württemberg bzw. der Machbarkeitsstudie der Metropolregion Rhein-Neckar. Statt eines Rechenmodells hätten Verkehrszählungen durchgeführt werden müssen. Es werde in der Planung auch keine alternative Streckenführung auf direkterem Weg von Käfertal in Richtung Innenstadt geprüft. Es könne nicht angenommen werden, dass Radfahrer aus Käfertal den Umweg über die Feudenheimer Au zur Innenstadt annehmen. Schließlich seien die Anschlüsse der Radschnellverbindung bisher unklar.

An der Unterführung zur ehemaligen Esso-Tankstelle sei eine Skaterhalle geplant, so dass die Weiterführung zur „Riedbahnbrücke“ nicht geklärt sei. Auch die Zusammenführung mit der Radschnellverbindung Heidelberg – Mannheim sei fraglich.

Insgesamt werden die hohen Kosten für die Radschnellverbindung gerügt. Sinnvoller sei eine Investition in die Sanierung und den Ausbau bestehender Wege.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Gesichtspunkte im Rahmen der Entscheidung berücksichtigt und in den Abschnitten dargestellt, in denen sie thematisch jeweils relevant sind. Es wird insoweit insbesondere auf die Ziff. B.IV, B.VII, B.X.1, B.X.3 sowie B.X.7 und B.X.8 verwiesen.

Die Einwenderin befürchtet die Erschwerung des Zugangs zur Feudenheimer Au durch den Wegfall der Fußgängerrampe an der Kreuzung Wingertsbuckel, da dies in den Planunterlagen vorgesehen sei. Sie trägt weiterhin Bedenken vor, dass bestehende und beliebte Wege in der Feudenheimer Au entfernt bzw. durch die Radschnellverbindung unterbrochen werden

Die Vorhabenträgerin stellt dazu in ihrer Gegenstellungnahme dar, dass in der Planung zwar die Entsiegelung des gemeinsamen Geh- und Radwegs nördlich der Straße Am Aubuckel im Rahmen einer Kompensationsmaßnahme vorgesehen sei. Im Zuge der Grünzugentwicklung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens werde jedoch ein neuer Weg weiter nördlich angelegt, der die gleiche Wegebeziehung bedient. Der Bau dieses Weges wurde von der Vorhabenträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesagt. Die Erhaltung des Zugangs zur Au wird ebenfalls zugesagt. Zu einem weiteren Entfallen von Wegen kommt es durch das planfestgestellte Vorhaben nicht. Dementsprechend hat auch die Planfeststellungsbehörde insoweit keine Bedenken gegen das Vorhaben. Unterbrechungen im Sinne von neuen Kreuzungspunkten mit bestehenden Wegen wird es durch den Neubau im Bereich der Feudenheimer Au geben. Die Auswirkungen wurden in diesem Beschluss unter Ziff. B.X.5 und B.X.8 behandelt.

Soweit die Einwenderin aus verschiedenen Gründen auch Einwendungen speziell gegen die Überführung der Straße Am Aubuckel erhebt, ist diesen durch die im Laufe des Verfahrens vorgenommene Planänderung abgeholfen.

#### **B.XIV.16. Ident-Nr. 27**

Der Einwender ist Landwirt und bewirtschaftet Flächen in der Feudenheimer Au. Er wendet mit Schreiben vom 11.03.2020 das Folgende gegen das Vorhaben ein:

Die Feudenheimer Au habe als ehemaliges Neckarschwemmland einen der besten landwirtschaftlichen Böden Mannheims. Durch die Anlage von Seen im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau Mannheim 2023 sei ihm und seiner Familie, die die Flächen in der Feudenheimer Au schon seit drei Generationen bewirtschaftete, bereits ein wichtiger Teil der Äcker genommen worden (2 ha). Nun müsse er einen weiteren Teil (14 ha, 20% der Betriebsfläche) abgeben. Seine Pachtverträge seien nicht verlängert worden, man habe ihm auch keine Ersatzflächen angeboten. Das Gelände sei wichtiger Teil seiner Existenzgrundlage.

Die Vorhabenträgerin hat dazu ausgeführt, dass der Einwender zwar durch das Au-Gewässer betroffen sei, im Bereich des verfahrensgegenständlichen Vorhabens aber keine Flächen bewirtschaftet habe. Alle Pachtverträge für landwirtschaftlich genutzte Grundstücke im Bereich des Vorhabens seien von der Vorhabenträgerin, die auch Eigentümerin dieser Grundstücke ist, zum 11.11.2019 gekündigt worden.

Da auch der Einwender selbst dargestellt hat, dass er jedenfalls zum Zeitpunkt der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr Pächter von in Anspruch genommenen Flächen ist, ergibt sich durch das planfestgestellte Vorhaben keine Betroffenheit.

Des Weiteren befürchtet der Einwender, dass der Boden der von ihm genutzten Äcker durch das Befahren mit schweren Baufahrzeugen unwiederbringlich verdichtet bzw. zerstört werden könnte. Die Flächen der Feudenheimer Au seien durch die geltende Landschaftsschutzgebietsverordnung vor einer Änderung der Flächennutzung geschützt. Ebenso sei eine nachteilige Veränderung des Landschaftsbilds verboten. In den Planunterlagen selbst sei ausgeführt, dass sich durch das Vorhaben erhebliche Auswirkungen durch den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen, durch Bodenabtrag und Versiegelungen ergeben.

Es ist zutreffend, dass die dargestellten Belange durch das planfestgestellte Vorhaben berührt sind. Einer dauerhaften Schädigung von Böden wirkt die Vorhabenträgerin durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen entgegen. Zusammen mit den in Ziff.A.IV.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses geregelten

Vorgaben werden die Belange des Bodenschutzes dadurch gewahrt. Eine Auseinandersetzung mit den hier vorgetragenen Belangen der Landwirtschaft erfolgt unter Ziff. B.X.7. Hinsichtlich der Ausführungen zur Landschaftsschutzgebietsverordnung wird auf Ziff. B.VII.2 verwiesen.

Der Einwender rügt auch, dass durch den Bau der Radschnellverbindung die Verlegung bestehender, auch landwirtschaftlich genutzter Wege drohe. Die dabei vom Einwender konkret genannten Wege – die Rampe vom nördlichen Rand des Aubuckels in die Au und der Weg unterhalb des Hochgestades – sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Durch das Vorhaben werden keine landwirtschaftlich genutzten Wege entfallen. Auch dies wird näher unter Ziff. B.X.7 ausgeführt.

Zu der Einwendung, dass bereits ausreichend Wege im Bereich der Feudenheimer Au vorhanden seien, wird insbesondere auf Ziff. B.IV.2 verwiesen.

#### **B.XIV.17. Ident-Nr. 28**

Die Einwenderin wohnt in Mannheim-Feudenheim und spricht sich mit Schreiben vom 10.03.2020 gegen das Vorhaben aus. Die breite Radschnellverbindung bewirke eine erhebliche strukturelle Veränderung in der Feudenheimer Au. Die Einwenderin hebt die ländliche Wirkung durch Äcker und Kopfweiden, die zum dörflichen Charakter des Stadtteils Feudenheim passe, und die Natürlichkeit der Umgebung hervor. Das Gebiet sei bisher gut zur Entspannung, für Spaziergänge und Fahrradtouren geeignet, insbesondere auch ohne Gefährdung für kleinere Kinder. Weiterhin wird auf die Versiegelung wertvoller Ackerböden und die aufgrund des Vorhabens notwendigen Baumfällungen verwiesen.

Die mit der Einwendung gerügten Aspekte wurden von der Planfeststellungsbehörde geprüft und bei der Entscheidung berücksichtigt. Sie stehen dem Vorhaben im Ergebnis jedoch nicht entgegen. Es wird insoweit insbesondere auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.5, B.X.7 und B.X.8 verwiesen.

#### **B.XIV.18. Ident-Nr. 29**

Der Einwender ist Landwirt und bewirtschaftet Flächen in der Feudenheimer Au. Er wendet mit Schreiben vom 11.03.2020 das Folgende gegen das Vorhaben ein:

Die Feudenheimer Au habe als ehemaliges Neckarschwemmland einen der besten landwirtschaftlichen Böden Mannheims. Durch weitere Projekte der Bundesgartenschau werde ihm und seiner Familie, die die Flächen in der Feudenheimer Au schon seit zwei Generationen bewirtschaftete, bereits ein wichtiger Teil der Äcker genommen (3 ha). Nun müsse er einen weiteren Teil (7 ha, ein Drittel der Betriebsfläche) abgeben. Seine Pachtverträge seien nicht verlängert worden, man habe ihm auch keine Ersatzflächen angeboten. Das Gelände sei wichtiger Teil seiner Existenzgrundlage.

Die Vorhabenträgerin hat dazu ausgeführt, dass durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben lediglich eine Fläche von 10.400 m<sup>2</sup> betroffen sei, die von dem Einwender in der Vergangenheit gepachtet wurde. Alle Pachtverträge für landwirtschaftlich genutzte Grundstücke im Bereich des Vorhabens seien von der Vorhabenträgerin, die auch Eigentümerin dieser Grundstücke ist, zum 11.11.2019 gekündigt worden.

Da auch der Einwender selbst dargestellt hat, dass er jedenfalls zum Zeitpunkt der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr Pächter von durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Flächen ist, ergibt sich keine Betroffenheit. Die Auswirkungen des Vorhabens auf landwirtschaftlich genutzte Flächen wurden von der Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidung berücksichtigt.

Hinsichtlich der Ausführungen zur Betroffenheit des Landschaftsschutzgebietes und landwirtschaftlicher Belange allgemeiner Art wird auf die gleichlautenden Einwendungen des Einwenders mit der Ident-Nr. 27 und die Darstellung unter Ziff. B.XIV.16 verwiesen.

#### **B.XIV.19. Ident-Nr. 30**

Der Einwender ist Pächter einer Kleingartenparzelle, die direkt an den Planungsraum des Verbindungswegs nach Vogelstang und Wallstadt angrenzt. Mit Schreiben vom 11.03.2020 spricht er sich gegen das Vorhaben aus und nimmt vollumfänglich auf die Stellungnahmen der Umweltverbände BUND, NABU, des Umweltforums Mannheim und des Einwenders mit der Ident-Nr. 19 Bezug.

Weitere Einwendungen richten sich insbesondere gegen das Brückenbauwerk zur Querung der Sudetenstraße (L 597) und der parallel verlaufenden Stadtbahntrasse der Linie 7. Im Rahmen des Erörterungstermins hat sich der Einwender vertiefend dazu geäußert.

Der Einwender rügt, dass Nutzer des Brückenbauwerkes durch die erhöhte Position einen ungehinderten Einblick in seinen Garten und in angrenzende Gärten hätten. Dies sei qualitativ erheblich anders zu bewerten als der schon bisher mögliche Einblick durch Besucher der Kleingartenanlage. Der Unterschied sei seinem Empfinden nach vergleichbar mit dem zwischen einem nicht videoüberwachten und einem videoüberwachten Bereich und stelle einen Eingriff in seine Privatsphäre dar.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenstellungnahme dazu unter anderem ausgeführt, dass Kleingartenanlagen als Schnittstelle von privatem Refugium und öffentlich einsehbarem Raum betrachtet werden könnten und vielerorts für die Allgemeinheit zugänglich seien. Kleingärten würden in der Regel entlang von Fuß- und Radwegen liegen, von Straßenbrücken überquert oder als Bestandteil der Anlage ein öffentlich zugängliches Gastronomieangebot bieten. Die Planfeststellungsbehörde folgt der Vorhabenträgerin in der Einschätzung, dass die Einsehbarkeit der Kleingartenflächen dem Vorhaben nicht entgegensteht. Es ist dem Einwender darin zuzustimmen, dass ein ungehinderter Einblick aus erhöhter Position eine andere Qualität hat als der Einblick aus umgebenden Gärten. Eine Vergleichbarkeit mit einer Videoüberwachung, die immer auch mit einer Datenerhebung verbunden ist und eine dauerhafte Komponente der Überwachung beinhaltet, ist andererseits ebenfalls nicht gegeben. Der Einwender hat jedenfalls keine Rechtsposition, die ihn an dieser Stelle vor Einblicken von einem Brückenbauwerk schützt.

Der Einwender trägt weiter vor, dass der Zufahrtsverkehr künftig erheblich näher an seinen Garten und an den benachbarten Garten heranrücke. Der Verkehr werde auf kompletter Länge an den Gärten vorbeigeführt, statt wie bisher nur beim Abbiegen. Abgase und Lärm kämen so dem Garten, in dem Gemüse und Obst angebaut wird, erheblich näher. Da im Vereinsheim, das über den Parkplatz und die Zufahrt erschlossen wird, regelmäßig Feiern stattfinden, bestehe außerdem die Sorge, dass bei Überlastung des Parkplatzes wildparkende Fahrzeuge künftig in unmittelbarer Nähe der Grundstücksgrenze abgestellt werden. Durch das Bauwerk werde außerdem die bisherige Zufahrt zu der Kleingartenparzelle des Einwenders (von der Römerstraße und Auf den Ried) unmöglich bzw. um über 500 m verlängert. Eine Zufahrt sei künftig nur noch von der Mosbacher Straße her sinnvoll. Dieser Zufahrtsweg sei nach Regen teilweise geflutet, außerdem müsse der wilde Parkplatz der Hundewiese nahe der Stadtbahnhaltestelle Kiesäcker passiert werden. Auf dem Weg könne es durch die Hecken zu Kratzern an seinem Fahrzeug kommen und es sei durch die Enge oder unvorsichtig geöffnete Türen parkender Autos regelmäßig mit kritischen Situationen zu rechnen.

Die Vorhabenträgerin trägt dazu vor, dass kein Anspruch darauf bestehe, dass öffentliche Zufahrtsituationen unverändert bleiben. Ferner rücke die neue Zufahrt nicht „erheblich näher“ an die Gärten, sondern lediglich um ca. 10 m. Bei der neuen Zuwegung handele es sich um die Erschließung einer Gartenanlage. Der zu erwartende Verkehr sei entsprechend gering. Die Lärmbelastung wird nach Ansicht der Vorhabenträgerin daher nicht die Grenzwerte der 16. BImSchV überschreiten. Grenzwerte für Abgasemissionen würden gesetzlich bislang nur für technische Anlagen festgesetzt. Die Problematik wild parkender Fahrzeuge bestehe, auch nach Darstellung des Einwenders, bereits zum aktuellen Zeitpunkt, also unabhängig vom hier behandelten Vorhaben. Entsprechend sei diese Frage aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht im Rahmen der hier beantragten Planfeststellung zu behandeln. Die Planfeststellungsbehörde folgt auch hier im Ergebnis der Darstellung der Vorhabenträgerin. Insbesondere kann der Sachverhalt auch ohne Vorliegen eines Gutachtens zum Immissionsschutz beurteilt werden. Es ist eindeutig, dass sich bei dem Umfang der verkehrlichen Nutzung keine Grenzwertüberschreitungen ergeben und auch die Abgasbelastung nicht erheblich ist. Auch wenn die geänderte Zuwegung aus Sicht des Einwenders mit Belästigungen verbunden ist, stehen diese dem Vorhaben nicht entgegen.

Durch das Bauwerk werde außerdem die bisher freie Sicht in die Landschaft versperrt und es sei zu befürchten, dass es zu einer Störung der Luftzirkulation kommt. In den eingereichten Planunterlagen fehle ein Klimagutachten zur Beurteilung der Auswirkungen. Die Auswirkungen des gesamten Vorhabens auf das Landschaftsbild bzw. Stadtbild wurden nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in der Planung zutreffend berücksichtigt. Soweit der Einwender persönlich in der Sicht eingeschränkt wird, ist er nicht in einer geschützten Rechtsposition berührt. Hinsichtlich der kleinklimatischen Auswirkungen wird auf Ziff. B.X.4 verwiesen.

Der Einwender trägt weiter vor, dass die Brücke in der planfestgestellten Ausführung, in Bezug auf die Wegstrecke bis zur Unterführung unter der Feudenheimer Straße, für nahezu alle Nutzer im Vergleich zum Status Quo keinen Nutzen erbringe oder sogar nachteilig sei. Mit Blick auf die Verhältnismäßigkeit von Kosten und Eingriffen in Schutzgüter sei die Brücke daher entweder in einer anderen Form oder an einer anderen Stelle zu planen oder auf ihren Bau komplett zu verzichten.

Potenzielle Nutzer der Kleingartenanlage Am Elkersberg müssten, im Vergleich zu einer Brücke, die an gleicher Stelle nur die Sudetenstraße überspannen, dann aber die

Gleise der Stadtbahnlinie ebenerdig queren würde, einen Umweg von 700 m zurücklegen. Zudem habe der Bestandsweg keine zusätzlichen Steigungen. Dadurch sei die Nutzung der Brücke über die Sudetenstraße für diesen Nutzerkreis unattraktiv. Potenzielle Nutzer aus einem Großteil Wallstadts (ab dem Punkt, an dem die Zuwegung zu Auf den Ried auf die Mosbacher Straße trifft) hätten einen Umweg von 800 m, wenn sie anstelle bestehender Verbindungen Brücke, Anbindungsweg und Radschnellverbindung nutzen wollten. Bei Ausführung mit einer ebenerdigen Querung der Stadtbahnlinie sei der Umweg etwa 100 m kürzer. Eine weitere mögliche Variante sei eine Brücke direkt nördlich der bereits genannten Hundewiese. Hier könne aufgrund besserer Platzverhältnisse eine Rampe auf der Ostseite parallel zum Bestandsweg entwickelt und ohne Verschwenkungen an die direkte Linie des Verbindungswegs angeschlossen werden. Die Gesamtlänge läge dann bei 3,2 km, der Umweg würde auf 600 m reduziert. Bei komplettem Verzicht auf die Brücke und Anbindung größtenteils über Bestandswege zur Bestandsbrücke über die Sudetenstraße (Mosbacher Straße – Am Wingertsbuckel) seien Gesamtlänge und Umweg für diese Nutzergruppe identisch zur Realisierung einer Brücke mit einer ebenerdigen Querung der Stadtbahngleise. Die Realisierung der planfestgestellten Variante sei für diesen Nutzerkreis die schlechteste Variante. Potenzielle Nutzer aus dem nördlichen Teil Wallstadts sowie aus Heddesheim hätten (von der Römerstraße kommend ab dem Punkt, an dem die Straße Auf den Ried auf die Verlängerung der Linie nach Ende des geplanten Bauwerks stößt) bei Nutzung der neuen Wege einen Umweg von 400 m im Vergleich zum Bestand. Bei einer der anderen vorgeschlagenen Brückenvarianten würde sich ebenfalls ein Umweg von 400 m ergeben, bei einer Anbindung des Verbindungswegs größtenteils über Bestandswege und die Bestandsbrücke sei ein Umweg von 700 m gegeben. Die Betrachtung potenzieller Nutzer aus Vogelstang sei komplexer. Hier habe der Einwander als Startpunkt die Haltestelle Potsdamer Weg gewählt, da hier eine Unterführung für den Fuß- und Radverkehr vorhanden ist. Die Verbindung habe für diesen Nutzerkreis keinen Nutzen. Im Bestand könne diese Nutzergruppe nach Queren der Stadtbahngleise in Höhe der Haltestelle Vogelstang West das Rott östlich und südlich umfahren und über die Talstraße an die bereits beschriebene Bestandsstrecke Am Wingertsbuckel und Variante 4b anschließen. Die Gesamtlänge betrage 3,4 km. Diverse landschaftlich attraktive Alternativen durch den Bürgerpark brächten nur geringfügige Umwege von 100 bis 200 m. Durch Optimierung der Wege- und Querungssituation über die Pommernstraße und unter der Sudetenstraße zur Rad- und Fußunterführung unter der Stadtbahnlinie 5A/15 sowie im Weiteren entlang der Stadtbahnfreihaltetrasse im Rott, könne diese Benutzergruppe so zum nördlichen Startpunkt der Radschnellverbindungstrasse geführt werden, dass mit der Variante A2 eine Verbesserung von 300



m auf den Bestand möglich sei. Durch weitere Optimierung sei auch bei einer Nutzung von Variante A4c eine Verbesserung zum Bestand möglich (eine Länge von 3,2 bis 3,3 km). Eine Nutzung des Verbindungswegs brächte für diese Nutzergruppe im günstigsten Fall – bei einer Brücke mit ebenerdiger Querung der Stadtbahn – einen Umweg von 300 m zum Bestand, einen entsprechend größeren Umweg bei der Alternative durchs Rott. Bei Nutzung der planfestgestellten Brücke ergebe sich im Vergleich zum Bestand ein Umweg von ca. 1 km. Der komplette Verbindungsweg sei für diese Benutzergruppe sinnlos.

Der Einwender rügt außerdem eine fehlende Gesamtbetrachtung der Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim. Die Betrachtung des Nutzerpotenzials (an einer Stelle werden 2.200 Nutzer pro Tag, an anderer 2.900 genannt), lasse erkennen, dass der Korridor auch die direkte Streckenführung entlang der B38 und durch die bevölkerungsstarken Stadtteile Käfertal und Neckarstadt Ost beinhalte. Es fehle eine genaue Berechnung, wie viele Nutzer tatsächlich bereit seien, den Umweg einer Radschnellverbindung von 2,3 km in Kauf zu nehmen, wenn direkte Radwege vorhanden sind. Auch Anwohner von Käfertal Süd bzw. der künftigen Spinelli-Bebauung hätten mit Bestandswegen einen um etwa 1,5 km kürzeren Weg in die Mannheimer Innenstadt.

Das beantragte Teilstück könne eine Verbindungsfunktion zwischen dem Radschnellweg Heidelberg – Mannheim und der noch nicht konkret geplanten Verbindung Mannheim – Weinheim erfüllen. Mit Blick auf die Vielzahl von aufgezeigten Konflikten sei es jedoch durch eine Aufwertung der Variante A4b in einer anders (nicht im 90°-Winkel) ausgeführten Querung der Straße Am Aubuckel und gebündelt mit dem linksabbiegenden Verkehr aus dem Wingertsbuckel und der Stadtbahn zu realisieren. Dies würde auch die Nutzer aus Richtung Wallstadt und Heddesheim adäquater anbinden und es könnten viele Strecken aufgewertet werden – z.B. die Strecke von Heddesheim bis zum Wingertsbuckel. Das Mannheimer Radnetz könne insgesamt gestärkt werden, darunter auch vor allem die direkte Variante entlang der B38 in Richtung Innenstadt.

Es sei auch fragwürdig, welchen Sinn das Teilstück im Grünen habe, wenn nicht absehbar sei, wie die Anbindung an das übrige Netz erfolgen soll. Es gebe offene Fragen hinsichtlich der

- Querung der Stadtbahn Höhe Rebenstraße
- der Zuwegung zur Unterführung an der Völklinger Straße
- der Weiterführung des „Verbindungswegs“ zur Römerstraße und weiter zur Vogelstang bzw. erneut über die Bahngleise

- die Querung der Stadtbahnlinie über Spinelli
- die Querung des Neckars mit der nötigen Kapazität bzw. an welcher Stelle.

Die Ausführungen des Einwenders hinsichtlich der Zweckmäßigkeit des Anbindungswegs, möglicher Alternativen zur planfestgestellten Radschnellverbindungstrasse und zu dem Anbindungsweg mit Brückenbauwerk wurden im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses unter Ziff. B.IV.2.2 und B.X.3 berücksichtigt. Hinsichtlich der Ausführungen zum Nutzerpotenzial und zur Abschnittsbildung wird auf die Ziff. B.IV.2 und B.X.1 verwiesen.

#### **B.XIV.20. Ident-Nr. 31**

Die Einwenderin rügt mit Schreiben vom 12.03.2020 die mit dem Vorhaben verbundene Flächeninanspruchnahme unter dem Aspekt des Klimawandels. Sie wendet sich insbesondere gegen die Flächeninanspruchnahme im Landschaftsschutzgebiet, von aus landwirtschaftlicher Sicht hochwertigen Böden und von Standorten der Bienen-Ragwurz.

Auch hinsichtlich weiterer im Rahmen der Bundesgartenschau Mannheim 2023 geplanter Vorhaben werden Bedenken geäußert. Bezüglich der Radschnellverbindung geht die Einwenderin davon aus, dass damit keine ökologische Verbesserung bezweckt sei, sondern sie einzig für das Projekt Bundesgartenschau geschaffen werde. Es gehe um die Anbindung an ein Wegenetz, das nicht zwangsläufig auch eine Fahrradverbindung während der Bundesgartenschau zum Gegenstand habe. Dafür würden Lage und Ausführung (u.a. die Breite) des Vorhabens sprechen.

Die Einwenderin trägt weiter vor, dass lediglich ein kurzer Streckenabschnitt planfestgestellt werde. Es sei daher zu prüfen, ob die Radschnellverbindung von Darmstadt/Viernheim nach Mannheim ab der Stadtgrenze die Anforderungen an Radschnellverbindungen erfüllt. Es sei auch inkonsequent, dass die Radwege im Bereich des neu geplanten Wohngebiets Franklin die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen nicht erfüllen und man hier keine Radschnellverbindung „in einem Guss“ entwickelt habe. Die vorliegende Trassenführung beziehe auch nicht mit ein, dass die Fortführung für die meisten Nutzer der Radverbindung von Viernheim nach Mannheim einen Umweg bedeute. Schon heute gebe es direkte Verbindungen entlang der B38 über die Mannheimer Straße, die Unterführung am Bahnhof Käfertal und die Käfertaler Straße. Diese Verbindung sei bei der Verkehrsanalyse offenbar nicht in Betracht gezogen worden. Pläne zum Ausbau dieser Verbindung lägen bereits vor.

Mit dem parallel zur Straße Am Aubuckel verlaufenden Weg gebe es eine Alternative, die nicht nur aus Gründen des Naturschutzes zu bevorzugen sei, sondern auch weil die Führung entlang der Straße im gleichen Korridor besser dazu geeignet sei, die Straße zu entlasten. Es sei nicht zukunftsweisend, Verkehrswege ausschließlich für den Pkw-Verkehr einerseits und den Fahrradverkehr andererseits zu entwickeln. Die Alternative sei auch attraktiver, da sie weitgehend ohne Gefälle auskomme und durch die Straße auch beleuchtet sei. Frauen dürfte die Nutzung entlang einer befahrenen Straße in den Abend- und Nachtstunden lieber sein als ein Weg über eine unbeleuchtete Trasse fern der Wohnbebauung.

Die Einwenderin rügt außerdem, dass eine Radschnellverbindungstrasse im Bereich der Feudenheimer Au, die eine der letzten Ruhezeiten der Stadt Mannheim darstelle, nicht verträglich sei. Gegen den Bau einer Schnellverbindung für Pkw habe man sich mit der Unterschutzstellung erfolgreich zur Wehr gesetzt. Die im Bereich der Feudenheimer Au entfallenden Kleingärten dürften ebenfalls nicht unberücksichtigt bleiben. Nach § 14 BKleingG bestehe ein Anspruch auf Ersatzgärten.

Die von der Einwenderin dargelegten Gesichtspunkte wurden von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Entscheidung gewürdigt und sind in diesem Planfeststellungsbeschluss insbesondere in den Abschnitten B.IV, B.VII., B.X.1 bis B.X.4, B.X.7 und B.X.8 berücksichtigt.

#### **B.XIV.21. Ident-Nr. 32**

Die Mutter der Einwenderin ist Besitzerin einer Kleingartenparzelle, die aufgrund des planfestgestellten Vorhabens entfallen wird. Die Einwenderin rügt dementsprechend insbesondere die Inanspruchnahme der Kleingartenflächen, für die nach aktuellem Stand auch keine Ersatzflächen mehr vorgesehen sind.

Gerügt wird weiterhin, dass die asphaltierte Radschnellverbindung mit einer Breite von 6,5 m im Landschaftsschutzgebiet verlaufen wird. Es könne nicht sein, dass die Anlage neuer Kleingärten unzulässig, der Bau einer Radschnellverbindung, der mit umfangreichen Versiegelungen verbunden ist, aber zulässig sein soll. Weiterhin habe das Vorhaben Eingriffe in die Natur und die Zerstörung von Lebensgemeinschaften von Flora und Fauna zur Folge. Zu bevorzugen sei aus Sicht der Einwenderin ein Ausbau des vorhandenen Radwegs entlang des Aubuckels und der Feudenheimer Straße. Die anfallenden Kosten könnten hier sinnvoller eingesetzt werden.

Der Einwendung kann nicht abgeholfen werden. Bezüglich der Inanspruchnahme von Kleingartenparzellen wird auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.3.2.5 und B.X.8 verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat geprüft, ob die Inanspruchnahme von Kleingartenflächen reduziert bzw. vollständig darauf verzichtet werden kann. Während im Zuge der Planänderung vom 09.11.2020 eine Reduzierung der beanspruchten Flächen erfolgt ist, verbleibt eine Inanspruchnahme, von der auch die von der Mutter der Einwenderin genutzte Fläche betroffen ist. Im Ergebnis ist dies nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch den Nutzen gerechtfertigt, der sich durch das Vorhaben für die Allgemeinheit ergibt. Auch die weiteren, mit der Stellungnahme vorgebrachten Gesichtspunkte stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Sie wurden in diesem Planfeststellungsbeschluss insbesondere in den Abschnitten Ziff. B.VII und B.X.3 berücksichtigt.

#### **B.XIV.22. Ident-Nr. 33**

Der Einwender äußert sich mit Schreiben vom 12.03.2020 und 22.01.2021 zu dem Vorhaben.

Soweit sich der Einwender im Schreiben vom 12.03.2020 gegen eine signalgeregelte Querung der Straße am Aubuckel und für eine Unterführung der Straße ausspricht, ist die Vorhabenträgerin dem durch die geänderte Planung nachgekommen. Auch eine Verlegung von Kleingärten in das Landschaftsschutzgebiet ist nicht mehr vorgesehen.

Darüber hinaus schlägt der Einwender vor, im südlichen Abschnitt der Radschnellverbindung den Bestandsweg In der Au zu nutzen, um so die Inanspruchnahme von Flächen der Kleingartenanlage weiter zu minimieren. So könne durch eine etwas weiter nördlich beginnende Verschwenkung die vorgesehene Versiegelung reduziert werden. Dies habe auch positive Auswirkungen auf Landschaftsbild, Böden und Naturräume. Wenn die südliche Straße In der Au ab der Zufahrt zum Parkplatz Schützenhaus für Kraftfahrzeugverkehr gesperrt und in die Planung für den Radweg miteinbezogen würde, könne die Nutzung der vorhandenen Fläche optimiert werden. Die Straße In der Au diene derzeit vor allem als Zufahrt für zwei Eingänge zu den Kleingärten und werde als Parkraum fehlgenutzt, was zu Konflikten mit Personen führe, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Die im weiteren Verlauf der Straße befindlichen Parkplätze könnten auch über andere Straßen, z.B. den Fliederweg erreicht werden.

Die Vorhabenträgerin hat sich mit dem Vorschlag auseinandergesetzt und im Zuge der Planänderung die Trassierung so geändert, dass weniger Kleingärten in Anspruch genommen werden. Sie hat sich nach Prüfung aber im Ergebnis gegen eine Einbeziehung des Bestandsweges entschieden. Eine gemeinsame Wegeführung von Radverkehr und Kfz-Verkehr will die Vorhabenträgerin im Sinne der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg vermeiden. Gleichzeitig soll aber auch keine Sperrung für den Kfz-Verkehr erfolgen. Die Kleingärten und der Schützenverein sollen weiterhin auch auf diesem Wege erreichbar bleiben. Die Abwägung ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.3.2.5 verwiesen.

Der Einwender lehnt außerdem die als Ausgleichsmaßnahme M1 vorgesehene Aufhebung und Entsiegelung des Rad- und Gehwegs auf der Nordseite der Straße Am Aubuckel ab. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenstellungnahme zu der Einwendung dargestellt, dass im Rahmen der Grünzugentwicklung, die allerdings nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist, weiter nördlich ein Weg angelegt werden soll. Der ADFC Mannheim teilt in seiner Stellungnahme vom 20.01.2021 die Einschätzung, dass mit der Verbindung die gleiche Wegebeziehung bedient wird, sofern auch ein Anschluss an die Rüdeshheimer Straße gewährleistet wird. Die Vorhabenträgerin hat den Bau der neuen Rad- und Fußwegverbindung mit entsprechendem Anschluss zugesagt. Aus verkehrlicher Sicht ergeben sich daher keine Nachteile durch die Maßnahme M1.

Die Unterführung der Feudenheimer Straße, zu der sich der Einwender ebenfalls kritisch äußert, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses.

#### **B.XIV.23. Ident-Nr. 34, 35 und 36**

Die Einwender äußern sich mit Schreiben vom 11.03.2020 zu dem Vorhaben und machen die folgenden Vorschläge zur Vermeidung bzw. Verminderung der Eingriffe in die Kleingartenanlage im Süden der Feudenheimer Au:

Verluste von Kleingartenparzellen seien vollständig vermeidbar. Ein Teilabschnitt der Trasse könne in die Bestandsstraße In der Au verlegt und die Trasse erst am Ende der Kleingartenanlage nach Nordosten verschwenkt werden. Es sei nicht zwingend erforderlich, die Straße für den Autoverkehr freizuhalten. Es gebe andere Zufahrtswege zu den Kleingärten und Gaststätten sowie genügend Parkplätze in der näheren

Umgebung. Auch über den Fliederweg bestehe, von Norden kommend, eine Anfahrtsmöglichkeit. Die Fußwege hielten sich in Grenzen und seien zumutbar. Zudem liege die Anlage neben einer Straßenbahnhaltestelle und dem Radweg, so dass es Alternativen zum Auto gebe. Eine Zufahrt zur Gaststätte des Schützenhauses könne durch eine im Vorfeld des Radwegs aufgestellte Sperre geregelt werden, auf die der Wirt zugreifen kann.

Die Vorhabenträgerin hat die Alternative geprüft und mit überzeugender Begründung nicht weiterverfolgt. Auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.3.2.5 und zu der vorstehenden Einwendung wird verwiesen.

Einem weiteren Vorschlag, der Verluste minimiert, wurde durch die Vorhabenträgerin im Grundsatz gefolgt. Es entfallen damit lediglich 12 Kleingartenparzellen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass durch den Bau der Radschnellverbindung in Anspruch genommene angeschnittene Parzellen je nach Flächengröße in Abstimmung mit dem Kleingartenverein Feudenheim e. V. zu neuen Parzellen für die Kleingartennutzung zusammengeführt werden.

Auch dem Vorschlag einer Trassenverschiebung ab dem nördlichen Ende der Kleingärten ist die Vorhabenträgerin im Grundsatz nachgekommen. Im Zuge der Planänderung vom 09.11.2020 wurde die Trasse aus Gründen des Naturschutzes und der Landnutzung noch weiter an den Rand des Landschaftsschutzgebietes bzw. der landwirtschaftlichen Flächen gerückt als die Einwender dies vorgeschlagen hatten. So wird die Zerschneidung des Gebietes weiter vermieden und der Erhalt der vorhandenen Bäume ermöglicht.

Soweit die Einwender gegen eine signalgeregelte Querung der Straße am Aubuckel und für eine Unterführung der Straße ausgesprochen haben, ist die Vorhabenträgerin dem durch die geänderte Planung ebenfalls nachgekommen. Auch eine Verlegung von Kleingärten in das Landschaftsschutzgebiet ist nicht mehr vorgesehen.

#### **B.XIV.24. Ident-Nr. 37 und 38**

Die Einwender wenden sich mit Schreiben 08.03.2020 gegen das Vorhaben und verweisen zudem auf die in der Landtags-Petition 16/03562 dargestellte Variante. Diese sei zu bevorzugen. Das planfestgestellte Vorhaben verstoße gegen die Verbote der Landschaftsschutzgebietsverordnung Feudenheimer Au. Der Einwender mit der Ident-Nr. 37 hat sich darüber hinaus auch im Erörterungstermin zu der Planung geäußert.

Gegen die planfestgestellte Trassenführung spricht aus Sicht der Einwender der hohe Grad an Neuversiegelung und die Zerschneidungswirkung. In den Planunterlagen sei die Variante A4c als im Hinblick auf diese Gesichtspunkte und bei Betrachtung der biotischen und abiotischen Schutzgüter vorzugswürdig dargestellt. Die Argumentation, dass die planfestgestellte Trasse durch eine attraktive Umgebung Anreize schaffe, die langfristig zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führen, sei abzulehnen. Es handele sich nicht um einen Radwanderweg, sondern um eine Radschnellverbindung, die vor allem für Berufspendler eine Alternative bieten soll.

Sofern das angenommene Nutzerpotenzial zutreffend sein sollte, würde die starke Nutzung sich störend auf das Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au auswirken, das von Fußgängern und Radwanderern zur Erholung und Entspannung aufgesucht werde. Dieser Sachverhalt sei in den Planunterlagen nicht ausreichend gewürdigt worden. Bei der verhältnismäßig kurzen Wegstrecke, die durch die Feudenheimer Au führt, könne auch nicht angenommen werden, dass die Fahrt sich so fördernd auf die Gesundheit auswirkt, dass es eine Bevorzugung der Trasse rechtfertigt.

Die Zerschneidungswirkung durch die beleuchtete und asphaltierte Strecke sei erheblich. Auch in der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Darmstadt – Rhein-Neckar werde in Bezug auf die Versiegelung die Note 5 gegeben, in Bezug auf notwendige private Eingriffe die Note 4. Hinsichtlich der Querung des Landschaftsschutzgebietes sei die Note 3 vergeben worden, sie sei also als kritisch, nicht als gesundheitsfördernd bewertet worden. Auch in Bezug auf die Erstellungskosten habe der Teilabschnitt schlecht abgeschnitten.

Die Einwender tragen weiter vor, dass auch die zusätzlichen Beeinträchtigungen der Feudenheimer Au durch weitere im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau Mannheim 2023 stehende Vorhaben berücksichtigt werden müssten.

Die für die Radschnellverbindung vorgesehene Beleuchtung stelle für sich genommen einen ökologischen Eingriff dar.

In Bezug auf die Ausführungen im landschaftspflegerischen Begleitplan wird gerügt, dass keine ausreichende Betrachtung des Schutzgutes Luft, Klima erfolgt sei. Es sei lediglich für alle Varianten dargestellt, dass sich kleinräumige Veränderungen des Geländeklimas ergeben, jedoch keine Differenzierung nach dem jeweiligen Umfang der

Versiegelung vorgenommen worden. Auch sei nicht berücksichtigt worden, dass sich die zusätzlichen Wärmeinseln bei der planfestgestellten Radschnellverbindungstrasse in Mitten des Grünzugs befinden. Im Klimagutachten Mannheim – Grünzug Nordost/Spinelli-Barracks + Bundesgartenschau 23 von Ökoplana, das 2013 für die Stadt Mannheim erstellt wurde, sei ausgeführt, dass zur Erschließung des Geländes möglichst schmale befestigte Wege geeignet seien. Die davon ausgehenden thermischen Negativeffekte seien gering. Nebenwege sollten unversiegelt bleiben. Die Einwander tragen daher vor, dass dementsprechend so wenig Fläche wie möglich zu versiegeln sei oder die Radschnellverbindung besser im Randbereich oder außerhalb des Grünzugs Nordost verlaufen sollte. Andernfalls drohe eine Hauptzielsetzung der Planung, die Verbesserung des Stadtklimas, zu scheitern.

Die Einwander tragen weiter vor, dass das Vorhaben auch verkehrlich nicht sinnvoll sei. Eine direkte Verbindung von Käfertal zum Mannheimer Stadtzentrum sei rund 2 km kürzer als die geplante Radschnellverbindung. Auch für die Einwohner aus Vogelstang würde sich ein Umweg zur Innenstadt ergeben. Radfahrende aus Richtung Weinheim – Viernheim oder der Neubausiedlung Franklin hätten noch größere Umweg zu fahren. Von der Vorhabenträgerin sei sogar bestätigt worden, dass die Trasse nicht der Anbindung von Feudenheim und Wallstadt an die Innenstadt oder an die Radschnellverbindung Mannheim – Heidelberg diene. Auch für die Anwohner aus dem Rott und den Neubaugebieten auf Spinelli sei die vorliegende Trasse nicht der kürzeste Weg zur Anbindung an die Radschnellverbindung Mannheim – Heidelberg.

Die Prognose von 2.800 Radfahrenden sei stark anzuzweifeln, da nicht erkennbar sei, für welche potenziellen Nutzenden die Radschnellverbindung überhaupt in Betracht komme. Auch die Annahme von 30.000 bis 40.000 Schülern in der Potenzialanalyse sei nicht nachvollziehbar. Ebenso seien die Pläne zur Schaffung einer direkten Radwegeverbindung von Käfertal zur Innenstadt nicht berücksichtigt, was zu einer potenziellen Reduzierung der Nutzerzahl führen würde. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sei keine Bedarfsplanung erfolgt, die untersucht, welche Ströme von potenziellen Radfahrenden von den Zentren im Umkreis zu bedeutenden Zielen zu erwarten ist. Nur wenn die Wegebeziehungen bekannt sind, könne eine bedarfsgerechte Schaffung von Radwegen erfolgen und zu einer höheren Bereitschaft führen, auf das Fahrrad umzusteigen. Bei genauer Betrachtung sei weder zu erkennen, dass der Teilabschnitt der Radschnellverbindung künftig von 1.500 Fahrradfahrenden täglich genutzt würde, noch, dass die Radschnellverbindung über eine Distanz von mindestens 5 km Zentren



mit einer möglichst direkten, umwegfreien Linienführung verbinden würde. Der Teilabschnitt könne nicht als Zubringer zur Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim dienen. Statt Zentren zu verbinden, führe die Radschnellverbindung an Feudenheim vorbei und binde auch Wallstadt nicht direkt an die Innenstadt an. Die Förderkriterien des Landes Baden-Württemberg seien damit nicht erfüllt.

Weiterhin wird gerügt, dass die Öffentlichkeit nicht in der erforderlichen Weise in den Planungsprozess einbezogen worden sei. Alternativvorschläge seien abgeblockt und Proteste aus der Bevölkerung ignoriert worden. Es dränge sich daher auch der Verdacht auf, dass das Vorhaben in der vorliegenden Form nur wegen des fehlenden Verkehrskonzepts für die Bundesgartenschau entwickelt wurde.

Soweit sich die Einwendung auch insbesondere gegen die Querung der Straße Am Aubuckel mittels einer Signalanlage richtet, wurde ihr durch die Planänderung vom 09.11.2020 abgeholfen.

Die mit der Einwendung dargestellten Gesichtspunkte wurden von der Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidung berücksichtigt. Auf die Ausführungen in den thematisch entsprechenden Abschnitten dieses Beschlusses, insbesondere die Ziff. B.II, B.IV, B.VII, B.X.1 bis B.X.4 und B.X.8 wird verwiesen. Einer Genehmigung des Vorhabens stehen die Gesichtspunkte nicht entgegen.

#### **B.XIV.25. Ident-Nr. 39**

Der Einwender ist Bewohner des Stadtteils Feudenheim und nutzt die Feudenheimer Au als Naherholungsgebiet. Er sieht außerdem seine Belange als Steuerzahler berührt. Mit Schreiben vom 17.01.2020 trägt er die folgenden Aspekte gegen das Vorhaben vor.

Die Nutzbarkeit als Naherholungsgebiet werde durch die neue Verkehrsachse eingeschränkt. Jede neue Straße zerschneide die Feudenheimer Au als eines der letzten Reste unversiegelter Fläche der ansonsten stark versiegelten Stadt Mannheim. Die Radschnellverbindung verstoße gegen Verbote der Landschaftsschutzgebietsverordnung Feudenheimer Au.

Die Strecke sei dabei auch nicht alternativlos. Von der Stelle, an der die Querung der Sudetenstraße vorgesehen ist, zum Anknüpfungspunkt Feudenheimer Straße gebe es bereits im Bestand eine Verbindung über Wege durch die Gewanne „Erdende“ und

„Hinter der Bell“, durch den Bürgerpark sowie über die Fahrradwege den Wingertsbuckel, den Aubuckel und die Feudenheimer Straße entlang. Die Wege seien gut ausgebaut und die Verbindung sei darüber hinaus auch 300 m kürzer. Auch vom Anschluss Völklinger Achse sei bereits heute ein Weg vorhanden, der geradeaus bis zum Wingertsbuckel führe. Das der Planung zugrunde gelegte Potenzial könne, sofern zutreffend, auch über diese Wege erschlossen werden.

Die Darstellung in den Planunterlagen, dass die soziale Sicherheit und Einsehbarkeit des Radweges gewährleistet sei, treffe nicht zu. Gerade auf der Strecke durch die Feudenheimer Au sei dies weniger der Fall als auf Alternativstrecken um die Au herum. Sie sei deutlich weiter von bewohntem Gelände und befahrenen Straßen entfernt. Bei Dunkelheit dürfte sie sich in eine „Angstzone“ verwandeln.

Wenn bereits die Schaffung neuer Schrebergärten, die mit geringeren Eingriffen verbunden sei, in der Feudenheimer Au unzulässig sei, müsse dies auch hinsichtlich der Radschnellverbindung der Fall sein.

Der Einwender kritisiert weiterhin, dass infolge des Vorhabens Bäume, Büsche und Gehölze entfernt werden sollen. Ersatzpflanzungen von Bäumen seien kritisch zu sehen, da die letzten Sommer gezeigt hätten, dass junge Bäume bei Trockenheit nicht ausreichend gewässert werden.

Das Ziel einer barrierefreien Erschließung der Feudenheimer Au sei nicht nachvollziehbar, da dies schon im Bestand der Fall sei. Auch das Ziel der Erweiterung des Mannheimer Radwegenetz sei nicht schlüssig, da nur bereits gut mit dem Fahrrad zu erreichende Bereiche mit einer weiteren Strecke versehen würden.

Der planfestgestellte Streckenabschnitt sei zudem mit höheren Kosten verbunden als dies beispielsweise bei den Abschnitten Darmstadt – Bensheim oder Bensheim – Weinheim der Fall sei, obwohl diese deutlich länger seien. Dadurch ergebe sich auch die Betroffenheit des Einwenders als Steuerzahler. Es sei sinnvoller, in die Sanierung bestehender und derzeit schlecht ausgebauter Radwege zu investieren.

Aus der Stellung als Steuerzahler ergibt sich keine Betroffenheit in eigenen Belangen im Sinne des § 73 Abs. 4 LVwVfG, da es insofern am Vorliegen eines individualisierenden Elements fehlt. Es wurden jedoch alle mit der Einwendung gerügten Aspekte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft und bewertet. Sie stehen einer

Genehmigung des Vorhabens nicht entgegen. Insbesondere wird dazu auf die Ausführungen in den Abschnitten B.IV, B.VII sowie B.X.3, B.X.5, B.X.5 und B.X.8 verwiesen.

#### **B.XIV.26. Ident-Nr. 40**

Die Einwenderin spricht sich mit Schreiben vom 20.01.2021 gegen das Vorhaben aus. Gerügt wird die geplante Unterführung zur Querung der Straße am Aubuckel und das Abholzen von Bäumen am Hochgestade. Dies stelle eine massive optische Veränderung und damit eine Schädigung des Hochgestades dar (§ 4 Nr. 6 LSG-VO). Gerügt wird weiterhin, dass auch die neue Trassenvariante als „Beton- und Asphalttschneise“ den Charakter des Landschaftsschutzgebiets verändern würde (§ 4 Nr. 6 LSG-VO). Das Vorhaben stelle einen unnötigen ökologischen Eingriff dar, durch die Beleuchtung würden Insekten getötet, Lebensräume von geschützten Orchideen, Mauereidechsen und Wildbienen würden zerstört oder beeinträchtigt. Es seien Alternativen vorhanden, die geringere Beeinträchtigungen zur Folge hätten. Die Einwenderin verweist dabei auf die Variante A4 der Planunterlagen, die nicht ausreichend geprüft worden sei. Sie sei finanziell günstiger und könne Eingriffe vermeiden. Die Kosten für die Radschnellverbindungstrasse lägen zudem ein Vielfaches über den üblichen Kosten für eine Radschnellverbindung und seien durch eine Zeitersparnis von einer Minute gegenüber vorhandenen Radwegeverbindungen nicht zu rechtfertigen.

Die von der Einwenderin gerügten Gesichtspunkte wurden von der Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss berücksichtigt. Es wird diesbezüglich insbesondere auf die Abschnitte B.IV, B.VII und B.X.3 verwiesen.

#### **B.XIV.27. Ident-Nr. 41**

Mit Schreiben vom 21.01.2021 wendet sich der Einwender gegen die Planänderung vom 09.11.2020.

Durch die geänderte Wegführung ergebe sich eine Verlängerung der geplanten Strecke und zwei verschärfte Kurven auf dem Streckenteil nördlich der Kleingärten in der Feudenheimer Au. Dies gehe mit einem höheren Flächenverbrauch und einer verlängerten Fahrzeit einher. Die verlängerte Fahrzeit werde zwar durch die vorgesehene Unterführung ausgeglichen. Diese wiederum wäre jedoch auch ohne die geänderte Trassenführung möglich gewesen und führe möglicherweise ihrerseits zu einer umfangreicheren Versiegelung. Aufgrund der schärferen Kurven müssten insbesondere

schnell fahrende Radfahrer, wie Pendler, denen es auf jede Sekunde ankommt, abbremsen. Die Attraktivität der Strecke werde dadurch eingeschränkt. Auch wenn dies aktuell noch kein Thema sei, dürfe eine sinnvolle Nutzung auch durch S-Pedelecs baulich nicht verhindert werden.

Die dargestellten Nachteile, die sich aus der geänderten Wegführung hinsichtlich Flächenverbrauch, Fahrzeit und Kurvenradien ergeben, sind zutreffend. Die Abwägung die die Vorhabenträgerin zugunsten einer geringeren Zerschneidungswirkung, die aus Sicht der Landwirtschaft positiv zu bewerten ist und das Landschaftsbild weniger stark belastet, vorgenommen hat, ist jedoch nicht zu beanstanden. Hinsichtlich etwaiger Sicherheitsaspekte wird auf die Ausführungen unter Ziff. B.X.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Der Einwender trägt weiter vor, dass beim Bau einer Unterführung die Strecke besser weiter südlich die Straße Am Aubuckel queren solle, möglichst etwas nördlich der Einmündung der Straße Wingertsbuckel. Dies habe insofern Vorteile als auf der westlichen Seite bereits Anschlüsse an die bestehenden Radwege entlang der Straße Am Aubuckel und an die bestehenden Feldwege in der Feudenheimer Au gegeben sind. Auf der östlichen Seite der Querung gebe es Anschlüsse an den bestehenden Radweg entlang der Straße Am Aubuckel nach Norden und an den bestehenden Radweg entlang dem Wingertsbuckel nach Osten Richtung Bürgerpark/Vogelstangseen/Wallstadt/Heddesheim. Im Rahmen der Planung für die Bundesgartenschau entstehe auch ein Anschluss an die künftige „Völklinger Achse“. Eine weniger gebündelte Wegführung böte auch den Vorteil, dass wild lebende Tiere den Weg leichter queren könnten.

Die Vorhabenträgerin weist in ihrer Gegenstellungnahme zutreffend darauf hin, dass die Vorschläge des Einwenders im Wesentlichen den Trassenführungen der Varianten A3a und A4a bis A4d entsprechen, mit dem Unterschied, dass in der Darstellung von einer Überführung ausgegangen wird. Auf die Ausführungen zur Alternativenprüfung unter Ziff. B.X.3 wird daher verwiesen. Zu den Querungsmöglichkeiten für Tiere finden sich Ausführungen unter Ziff. B.VII.1.4.

Ergänzend weist der Einwender darauf hin, dass ein Rückbau der Straße Am Aubuckel zwischen den Einmündungen Wingertsbuckel und Rüdesheimer Straße im Hinblick auf alle Schutzgüter einer Unterführung vorzuziehen sei. Die Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs würde dadurch ganz erheblich gesteigert.

Letzteres ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhabenträgerin weist in ihrer Stellungnahme jedoch darauf hin, dass eine Verlegung der Straße Am Aubuckel in der Vergangenheit intensiv geprüft wurde, politisch jedoch nicht umsetzbar war.

#### **B.XIV.28. Ident-Nr. 42**

Der Einwender spricht sich mit Schreiben vom 25.11.2020 gegen das Vorhaben aus.

Die Trassenführung verstoße gegen die Regelungen der Landschaftsschutzgebietsverordnung Feudenheimer Au. Er verweist auf den Antrag der Aktionsgemeinschaft Natur- und Artenschutz (ANU) Baden-Württemberg e.V. im Verfahren zur Unterschutzstellung der Feudenheimer Au, in dem die Bedeutung der Feudenheimer Au als letztes zusammenhängendes Stück Landschaft in unmittelbarer Nähe des Großstadtzentrums und die Einzigartigkeit des Hochgestades dargestellt ist. Letzteres habe in § 4 Nr. 6 LSG-VO seinen Niederschlag gefunden. Die Unterführung im Bereich des Hochgestades und das Fällen von rund 40 Bäumen stelle eine Veränderung bzw. Schädigung des Hochgestades dar. Die Planung verstoße auch gegen § 4 Nr. 4 LSG-VO. Die Regelung verbiete es, das Landschaftsbild nachteilig zu ändern oder die natürliche Eigenschaft der Landschaft auf andere Weise zu beeinträchtigen. Die breite Fahrbahn der Radschnellverbindung habe eine Zerschneidung der Feudenheimer Au zur Folge und zerstöre den jetzigen Zustand einer Freifläche und damit den Charakter des Landschaftsschutzgebietes und seine Funktion für die dortige Pflanzen- und Tierwelt. Er weist auf die Bienen-Ragwurz, Mauereidechsen und Wildbienen hin. Die nächtliche Beleuchtung führe darüber hinaus zu einem erheblichen Sterben von Insekten. Die Versiegelung von Flächen habe auch zur Folge, dass die CO<sub>2</sub>-Bilanz der Feudenheimer Au als Teil des Grünzugs Nordost erheblich verschlechtert wird.

Der Einwender ist weiterhin der Auffassung, dass die Beeinträchtigungen des Ökosystems nicht notwendig seien. Das Ziel, den Radverkehr zu fördern, könne man mit der Trasse A4 verwirklichen, dazu noch deutlich kostengünstiger. Der Einwender verweist auf das beim Landtag von Baden-Württemberg anhängige Petitionsverfahren Nr. 16/03562. Bei dieser Variante könne auch auf eine zusätzliche Querung neben der bereits vorhandenen Ampelanlage verzichtet werden. Dies sei mit geringeren Kosten und geringen Beeinträchtigungen für den Autoverkehr verbunden.

Der Einwender trägt weiter vor, dass die Trassenführung einen schwerwiegenden Eingriff in die Kleingartenanlage im Süden der Feudenheimer Au darstelle. Die Kleingartenparzellen würden überwiegend von älteren Menschen über Jahre und Jahrzehnte angelegt und gepflegt und seien eine wichtige Quelle der Erholung in der „Stadtwüste“. Der Verlust sei auch nicht durch Ersatz an anderer Stelle zu beheben.

Schließlich folge die Trassenführung nicht dem Gebot der sparsamen Haushaltsführung. Es gebe deutlich preiswertere Lösungen, den Radverkehr zu fördern. Zudem würden die Kosten mit 3,88 Millionen pro km deutlich höher erscheinen, als dies bei anderen Radwegen der Fall ist.

Die vorstehenden Gesichtspunkte wurden von der Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidung berücksichtigt. Ausführungen zur Befreiung von den Verboten der LSG-Verordnung finden sich in Abschnitt B.VII.2. Darüber hinaus wird insbesondere auf die Abschnitte B.IV.3, B.VII.1, B.X.3, B.X.4 und B.X.8 verwiesen.

#### **B.XV. Gesamtbetrachtung**

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben gerechtfertigt und erforderlich ist und den Planungsleitsätzen und Planungszielen Rechnung trägt. Nach der gemäß § 37 Abs. 5 StrG unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit vorzunehmenden Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag der Vorhabenträgerin zum Bau der Radschnellverbindung Mannheim – Weinheim, Teilabschnitt von Feudenheimer Straße bis Völklinger Straße einschließlich Anbindungsweg Vogelstang und Wallstadt nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu. Den gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen ist in großem Umfang durch Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bietet sich gegenüber dem beantragten Vorhaben grundsätzlich keine Alternative an, mit der die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Mögliche Vorteile anderer Alternativen überwiegen demnach in der Gesamtbetrachtung die Vorteile des beantragten und mit vorliegender Entscheidung planfestgestellten Neubaus nicht in einer Weise, dass sie sich als eindeutig vorzugswürdig erweisen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass durch das Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen entstehen. Zu den nachteiligen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zählen vor allem Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die dauernde oder vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum. Das Vorhaben führt dazu, dass Flächen versiegelt oder umgewandelt werden, womit in diesen Bereichen die natürlichen Bodenfunktionen und auch Biotopstrukturen verloren gehen. Die betroffenen Flächen befinden sich dabei teilweise im Landschaftsschutzgebiet Feudenheimer Au und betreffen auch für die landwirtschaftliche Nutzung bedeutsame Böden. Insgesamt wird durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die Zusagen des Vorhabenträgers sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger und unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden. Die dennoch entstehenden und verbleibenden Beeinträchtigungen müssen im Hinblick auf das mit dem Vorhaben einhergehende öffentliche Interesse hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung der maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

### **B.XVI. Begründung der sofortigen Vollziehung**

Die Entscheidung zur sofortigen Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses beruht auf § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 18.10.2021 die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses beantragt. Mit dem Antrag wurden Stellungnahmen des Polizeipräsidiums Mannheim, des Stadtraumservice Mannheim (Sachgebiet Verkehrssignaltechnik), der Stadt Mannheim, Fachbereich Geoinformation und Stadtplanung sowie Fachbereich Sicherheit und Ordnung zur Beurteilung der verkehrlichen Situation in Mannheim für den Zeitraum der Durchführung der Bundesgartenschau Mannheim 2023 vorgelegt.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist entsprechend § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO im besonderen öffentlichen Interesse geboten. Aufgrund der Dringlichkeit der Maßnahme wird die sofortige Vollziehbarkeit dieses Beschlusses angeordnet, soweit er den Bau einer Radschnellverbindungstrasse zwischen den Anknüpfungspunkten Feudenheimer Straße und Völklinger Straße bzw. damit im Zusammenhang stehende Maßnahmen zulässt. Das öffentliche Interesse an der Vollziehung überwiegt insoweit gegenüber dem entgegenstehenden Interesse an der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage. Soweit durch den Planfeststellungsbeschluss auch der Bau eines Anschlussweges nach Vogelstang und Wallstadt zugelassen wird, besteht kein öffentliches Interesse an einer sofortigen Vollziehung.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung im öffentlichen Interesse erfordert ein besonderes Vollzugsinteresse, welches über jenes hinausgeht, das den Verwaltungsakt selbst rechtfertigt. Die Behörde hat alle im konkreten Fall betroffenen öffentlichen und privaten Interessen unter Berücksichtigung der Schwere und Dringlichkeit des Interesses an der Vollziehung und der Möglichkeit einer eventuellen Rückgängigmachung der getroffenen Regelung und ihrer Folgen abzuwägen.

Gründe einer erhöhten Eilbedürftigkeit ergeben sich vorliegend aus dem Umstand, dass der planfestgestellte Abschnitt der Radschnellverbindung ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsmanagementkonzepts für die Bundesgartenschau Mannheim 2023 ist. Die vorhandenen Bestandsradwege sind nicht für die zu erwartende Verkehrsbelastung im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau konzipiert und damit nicht geeignet, eine verkehrssichere Radverkehrsführung zu gewährleisten. Sofern das Vorhaben, soweit es auch der Verkehrsführung während der Bundesgartenschau dient, nicht bis zur Eröffnung am 14.04.2023 verwirklicht ist, ist dementsprechend wegen des Fehlens einer verkehrssicheren Wegeführung mit Gefahren für Leib und Leben zu rechnen.

Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

Das Areal der Bundesgartenschau Mannheim 2023 besteht aus zwei Ausstellungsgeländen, dem Luisenpark und dem Spinelli-Park. Die Vorhabenträgerin hat für die Dauer der Bundesgartenschau ein Verkehrsmanagementkonzept entwickelt und geht davon aus, dass täglich je nach Besucheraufkommen zwischen 1.200 und 2.200 Personen



mit dem Fahrrad anreisen und mindestens einmal die Strecke zwischen den Ausstellungsgeländen mit dem Fahrrad zurücklegen könnten. An außergewöhnlich besucherstarken Tagen wird mit bis zu 2.600 Personen gerechnet. Es muss davon ausgegangen werden, dass der Radverkehr nicht gleichmäßig über den Tag verteilt, sondern in bestimmten Zeitfenstern „geballt“ stattfindet. Zu diesen Zahlen kommen Radfahrende, die die Wege zwischen den Ausstellungsgeländen unabhängig von der Bundesgartenschau nutzen (täglich durchschnittlich 800 Personen).

Das Verkehrsmanagementkonzept sieht vor, dass mit dem Pkw anreisende Personen zentral an einen Großparkplatz geleitet und über Shuttle-Busse an den Südeingang, den Haupteingang des Spinelli-Parks gefahren werden. Es wird davon ausgegangen, dass diese Personen größtenteils über die Seilbahn zum Luisenpark fahren und von dort via Straßenbahnverbindung wieder zurück zum Parkplatz gelangen. Über den ÖPNV sind beide Ausstellungsgelände an verschiedene Haltestellen angebunden. Taktverstärkungen und teilweise Anbindung an den Shuttle-Verkehr sollen für eine reibungslose Abwicklung sorgen. Reisebusse werden die Parkplätze am Luisenpark anfahren. Besucherinnen und Besucher, die mit dem Fahrrad anreisen, sollen vom Luisenpark an den Nordeingang des Spinelli-Parks bzw. in umgekehrter Richtung geführt werden. Der Nordeingang des Spinelli-Parks soll als Fahrrad-Haupteingang mit entsprechender Infrastruktur ausgestattet und entsprechend beworben bzw. auch in der Verkehrslenkung als Ziel für Radfahrende ausgewiesen werden. Die Radschnellverbindungstrasse ist einerseits in ihrer Dimensionierung und aufgrund der Wegeführung geeignet, eine große Anzahl von Radfahrenden aufzunehmen und ermöglicht andererseits durch die gezielte Führung eine Entzerrung der verschiedenen Besuchergruppen.

Im Bestand steht insbesondere ein Radweg entlang der Straße Am Aubuckel zur Verfügung, um die Strecke zwischen den beiden Ausstellungsgeländen zurückzulegen. Am Knotenpunkt „Am Aubuckel/Wingertsbuckel“ müsste die Straße gekreuzt werden. Über den nördlichen Radweg entlang der Straße Wingertsbuckel gelangt man zum Südeingang des Bundesgartenschau Geländes.

Der Bestandsweg an der Straße Am Aubuckel entspricht mit einer tatsächlich nutzbaren Breite von ca. 1,5 bis 2,0 m nicht den aktuellen Regelwerken. Er führt entgegen der Fahrtrichtung an einer zweispurigen Fahrbahn mit rund 22.000 Fahrzeugen/24h entlang. Ein Sicherheitsstreifen ist nicht vorhanden. Der bestehende nördliche Radweg entlang der Straße Wingertsbuckel verläuft straßenbegleitend zur Fahrbahn und ist

baulich vom Gehweg getrennt. Er ist richtungsbezogen und nicht für die Gegenrichtung freigegeben. Eine Freigabe für die Gegenrichtung kann verkehrsrechtlich nicht angeordnet werden, da die baulich notwendigen Breiten nicht gegeben sind. Der Radweg hat eine Breite von ca. 1,88 Meter und liegt damit unter den Mindestanforderungen an einen baulichen Ein-Richtungs-Radweg (mindestens 2,0 m). Der daneben anschließende Gehweg (ohne taktile Trennung) hat eine Breite von lediglich 1,66 m.

Im Normalfall wird der nördliche Radweg entlang der Straße Wingertsbuckel täglich von rund 250 Radfahrenden genutzt, von denen die Hälfte verkehrswidrig entgegen der Fahrtrichtung fährt (Verkehrszählung 2017). Dies hat zur Folge, dass die Strecke in der Spitze von 25 Radfahrenden pro Stunde genutzt wird und rechnerisch alle 2,4 Minuten ein Radfahrender an der Straße entlangfährt. Ein Begegnungsfall ist bei einer solchen Frequenz sehr selten und das Konfliktpotenzial somit gering. Nur deshalb sieht die Stadt Mannheim aktuell keinen priorisierten Handlungsbedarf zur Veränderung der Situation.

Durch die Bundesgartenschau würde sich der Sachverhalt verändern. Sofern keine alternative Routenführung für Radfahrende zur Bundesgartenschau ausgewiesen ist, ist der Abschnitt auf der Nordseite der Straße Wingertsbuckel Teil der Haupterschließung, auf der sich die Radverkehrsströme bündeln. Unter Berücksichtigung der dargestellten Zahlen ist davon auszugehen, dass die Zahl der Radfahrenden sich in Spitzenstunden selbst an Tagen mit geringem Besucheraufkommen um rund 180 erhöhen würde, an starken Tagen um deutlich über 300. Dies hätte zur Folge, dass rechnerisch alle 16 bzw. alle 9 Sekunden ein Radfahrender an der Straße entlangfährt. Die korrekte Routenführung mit den richtungsbezogenen Radwegen entlang der Fahrbahn stellt aus Sicht der Radfahrenden einen erheblichen und nicht nachvollziehbaren Umweg dar, der in der Praxis nicht angenommen wird. Entsprechend ist mit gefährlichen Begegnungssituationen zu rechnen. Selbst bei einer verkehrsrechtlich korrekten Nutzung entlang der angezeigten Fahrtrichtung würde ein erhebliches Sicherheitsproblem durch Überholmanöver von Radfahrenden bestehen, die mit schnelleren Geschwindigkeiten unterwegs sind. Ein Überholen ist aus Platzgründen nicht möglich. Es ist deshalb zu erwarten, dass Überholmanöver durch Ausweichen auf den Gehweg durchgesetzt würden. Hierbei kann es zu gefährlichen Konflikten und Zusammenstößen mit Fußgängern kommen. Durch „Drängeln“ könnten langsamere Radfahrende dazu veranlasst werden, näher am Fahrbahnrand zu fahren, sodass es zu Unterschrei-

tungen der Lichtraumprofile bzw. Sicherheitsabstände käme. Dies wiederum ist aufgrund des fehlenden Sicherheitstrennstreifen besonders gefährlich. Erhebliche Gefahren würden sich so insbesondere für ältere Radfahrende oder Kinder ergeben.

Ein hohes Radverkehrsaufkommen kann außerdem an den Kreuzungspunkten verkehrstechnisch nicht sicher abgewickelt werden. Die Aufstellflächen für Personen, die die Straße zu Fuß queren, und Radfahrende sind nicht ausreichend dimensioniert. Sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr müssen je nach Signalbeeinflussung auf der Mittelinsel zwischen der Gleisanlage und der zweispurigen linkseinbiegenden Fahrbahn Richtung Süden angehalten werden. Die Aufstellfläche für Radfahrende beträgt hier ca. 8,1 m<sup>2</sup> und bietet damit Platz für maximal fünf Radfahrende.

Durch die Taktverdichtung der bestehenden Stadtbahnlinie 7 (im Regelfahrplan ein 10-Minuten-Takt pro Fahrtrichtung) sowie zusätzliche Fahrten durch Sonderlinien und die ÖPNV-Priorisierung im Lichtsignalprogramm wird sich die Anzahl und Länge der Rotphasen pro Signalumlauf in der Zeit der Bundesgartenschau deutlich erhöhen. Entsprechendes gilt für die bestehenden Buslinien 45 und 50, die gemeinsam ebenfalls 12 Fahrten pro Stunde und Fahrtrichtung im Regelfahrplan haben. Die Verlängerung der Rotphasen wird zu längeren Wartezeiten und entsprechender Kumulierung von Personen im Bereich des Knotenpunkts führen. Die Umlaufzeit beträgt am Knotenpunkt 90 Sekunden, so dass – in Abhängigkeit von der ÖPNV-Beeinflussung und den verhältnismäßig langen Räumstrecken/Räumzeiten durch den motorisierten Individualverkehr – Wartezeiten von bis zu 60 Sekunden entstehen können. Bei einer Frequenz von einem Radfahrenden pro 12 Sekunden wäre die Fläche rechnerisch vollständig belegt und mit Radfahrenden zugestellt. Dabei ist noch nicht berücksichtigt, dass auch größere Fahrräder benutzt werden und Radfahrende teilweise auch in Gruppen unterwegs sein werden.

Es ist außerdem davon auszugehen, dass die Akzeptanz zu warten aufgrund der langen Rotzeiten deutlich sinken und die Wahrscheinlichkeit für Rotlicht-Verstöße mit dem daraus resultierenden Sicherheitsrisiko stark steigen wird. Die Komplexität aufgrund der Größe des Knotenpunkts und die starke Belastung durch den motorisierten Individualverkehr ermöglichen bereits jetzt, unabhängig von zusätzlichem Radverkehr, kein vollständiges Queren über alle Fahrbahnen im Zuge eines Signalumlaufs. Bei den zu erwartenden Zahlen zusätzlicher Radfahrerinnen und Radfahrer muss die Querung hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit versagen.

Die Unfallgefahr mit schweren Folgen für Leib und Leben ist insgesamt erheblich.

Eine alternative Route führt durch die Straße In der Au und verläuft entlang des Kleingartenvereins zwischen der Straße Am Aubuckel und der Feudenheimer Straße. Die Route hat eine Fahrbahnbreite von ca. 3 bis 3,6 m. Sie wird mangels Alternativen von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden und Pkws in beiden Fahrtrichtungen genutzt. Es muss davon ausgegangen werden, dass die zusätzliche Verkehrsbelastung durch Besucherinnen und Besucher der Bundesgartenschau zu unklaren Verhältnissen und einer Verschärfung von Nutzungskonflikten führen wird. Damit ist auch eine Zunahme von Gefahrensituationen zu erwarten.

Im Norden der Feudenheimer Au besteht eine Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt „Am Aubuckel/Neustadter Straße“. Die Straße In der Au ist an dieser Stelle gegenüber der abknickenden Vorfahrtsstraße untergeordnet. Aufgrund des durch Platzmangel herrschenden Mischverkehrs aller Verkehrsteilnehmer existieren keine Aufstellflächen für Fußgängerinnen, Fußgänger und Radfahrende. Es ist nahezu unmöglich die Straße mit rund 22.000 Fahrzeugen pro Tag verkehrssicher zu queren. Bereits im Bestand kommt es hier zu gefährlichen Situationen. Bei einer noch größeren Anzahl an Radfahrenden ist auch hier äußerst wahrscheinlich, dass aufgrund hoher Wartezeiten die Risikobereitschaft für gefährliche Querungsvorgänge über die Fahrbahn steigt. Auch an dieser Stelle besteht demnach eine erhebliche Unfallgefahr.

Selbst wenn die Vorhabenträgerin, entgegen ihrer Konzeption zur Durchführung einer möglichst nachhaltigen Bundesgartenschau, durch eine Anpassung ihres Verkehrsmanagementkonzepts, beispielsweise durch ein Angebot zusätzlicher Shuttle-Busse und deren Bewerbung, eine Reduzierung der Personen erreichen könnte, die die Strecke mit dem Fahrrad zurücklegen, bleibt die Verkehrssicherheitsproblematik bestehen. Wie bereits dargestellt, treten die beschriebenen unfallträchtigen Situationen bereits an Tagen mit geringer Besucherzahl und damit einer geringen Zahl an Radfahrenden ein. Es ist nicht davon auszugehen, dass an Tagen mit hohen Besucherzahlen eine deutlich niedrige Zahl an Radfahrenden erreicht werden kann.

Hinzu kommt, dass mit der Radverkehrsführung über die planfestgestellte Trasse eine zielgerichtete Leitung der Radfahrenden zum nördlichen Eingang des BUGA-Geländes auf dem Spinelli-Areal erfolgen soll. Bei Nutzung der Bestandswege muss durch deren Lage davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der Personen den südli-

chen Eingang anfahren wird. Am Südeingang konzentrieren sich, wie bereits dargestellt, die Besucher aus dem ÖPNV und aus Shuttle-Bussen, die zwischen dem Gelände und den Großparkplätzen verkehren. Dies hat zur Folge, dass in diesem Bereich ein hoher Busverkehr stattfinden wird. Insbesondere durch Begegnungen mit den Shuttle-Bussen, aber auch durch die Vielzahl an Fußgängerinnen und Fußgängern kann es zu gefährlichen Situationen kommen.

Der Teil der Radschnellverbindung zwischen der Feudenheimer Straße und dem Spinnelli-Park ist damit ein essentieller Bestandteil für eine verkehrssichere Wegeführung für den Zeitraum der Durchführung der Bundesgartenschau Mannheim 2023. Die Einschätzung der Verkehrssituation und der dargestellten Sicherheitsaspekte wird von den bereits durch die Vorhabenträgerin beteiligten Trägern öffentlicher Belange, insbesondere von der unteren Straßenverkehrsbehörde und dem Polizeipräsidium Mannheim, geteilt.

Die Vorhabenträgerin hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde auch nachvollziehbar dargelegt, dass eine Fertigstellung bis zur Eröffnung der Bundesgartenschau realistisch nur dann möglich ist, wenn mit dem Bau unmittelbar nach Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses begonnen wird.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht die grundsätzliche Bedeutung des Rechtsschutz- bzw. Suspensivinteresses. Vorliegend werden durch die Zulassung des Baubeginns vor einer Entscheidung in der Hauptsache eines eventuellen Klageverfahrens durchaus Tatsachen geschaffen, die nicht bzw. nur schwer wieder rückgängig zu machen sind. Größtenteils geht es hier um Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Ein Rückbau der Radschnellverbindungstrasse an sich ist möglich, die damit verbundenen Auswirkungen lassen sich jedoch auch mit Rekultivierungsmaßnahmen nicht vollumfänglich umkehren.

In Anbetracht des großen öffentlichen Interesses an einer sofortigen Vollziehung erscheint deren Anordnung dennoch geboten.

Auf den Anbindungsweg nach Vogelstang und Wallstadt treffen die vorstehenden Ausführungen nicht zu, so dass dementsprechend keine sofortige Vollziehung angeordnet wird. Eine Begrenzung der Anordnung der sofortigen Vollziehung auf einzelne Planabschnitte oder Planteile ist zulässig, wenn der Planfeststellungsbeschluss insoweit teilbar ist. Dies ist bei einem Plan für eine Verkehrsanlage nicht schon dann der Fall,

wenn das Vorhaben in räumlich-gegenständlicher Hinsicht abschnittsweise verwirklicht werden kann. Vielmehr muss eine funktionelle Teilbarkeit hinzutreten, die gewährleistet, dass durch den Teilvollzug nicht die Gesamtkonzeption wesentlich verändert wird (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 01.10.1990, 2 TH 507/90). Eine solche funktionelle Teilbarkeit ist vorliegend zwischen der Radschnellverbindungstrasse und dem Anbindungsweg gegeben. Die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele können ohne eine Änderung der Gesamtkonzeption zumindest teilweise sofort erreicht werden. Der für sofort vollziehbar erklärte Planteil stellt sich als „minus“ gegenüber dem Gesamtplan dar. Der Planfeststellungsbeschluss darf damit teilweise für sofort vollziehbar erklärt werden. Eine funktionelle Teilbarkeit für den Bereich der Radschnellverbindungstrasse besteht indes nicht.

#### **B.XVII. Gebühr**

Die Stadt Mannheim ist als Gemeinde nach § 10 Abs. 2 LGebG gebührenbefreit. Auslagen im Sinne von § 14 Abs. 2 LGebG können nach § 14 Abs. 3 LGebG durch gesonderten Bescheid festgesetzt oder durch eine Kostenübernahmeerklärung geregelt werden.

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Karlsruhe, Nördliche Hildapromenade 1, 76133 Karlsruhe, erhoben werden.

Hinweis:

Die Klage hat nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO keine aufschiebende Wirkung, soweit unter Ziff. A.VII die sofortige Vollziehung angeordnet wurde.

Auf Antrag kann das Verwaltungsgericht Karlsruhe die aufschiebende Wirkung ganz oder teilweise wiederherstellen.

Andrea Ebnet

Karlsruhe, den 29.10.2021  
Regierungspräsidium Karlsruhe