

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0211/2019/BV

Datum:
24.06.2019

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Dossenheimer Landstraße / Umgestaltung zwischen
Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße
Vorentwurf sowie Machbarkeitsstudie und Ergebnisse
der Bürgerbeteiligung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Handschuhsheim	11.07.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.09.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	25.09.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	17.10.2019	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die Mitglieder des Bezirksbeirates Handschuhsheim, des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und des Haupt- und Finanzausschusses empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

- Dem vorgelegten Vorentwurf (vertiefte Vorzugsvariante) für die Dossenheimer Landstraße im Abschnitt Hans-Thoma-Platz bis Fritz-Frey-Straße inklusive des barrierefreien Umbaus der Haltestellen Biethsstraße und Burgstraße wird zugestimmt.
- Die Planung kann auf Basis des Vorentwurfes weitergeführt und zur Grundlage der Genehmigungsplanung für den Antrag auf Planfeststellung beim Regierungspräsidium Karlsruhe durch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• Kostenschätzung Vorzugsvariante für die Erneuerung und Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße siehe Seite 3.2. Die anteiligen Kosten der Stadt betragen auf Basis der Kostenschätzung voraussichtlich	9.400.000
Einnahmen:	
• Förderantrag LGVFG wird gestellt	
Finanzierung:	
• Die Maßnahme ist Teil der aktuellen mittelfristigen Finanzplanung. Unter der Voraussetzung der Finanzierbarkeit sind in den nächsten Doppelhaushalten die Mittel bereitzustellen	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Dossenheimer Landstraße sowie die Gleisanlagen der HSB sind in dem genannten Abschnitt dringend sanierungsbedürftig. Die Haltestellen Biethsstraße und Burgstraße müssen barrierefrei umgebaut werden. Die Verwaltung hat zusammen mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) eine Vorplanung (**Anlage 1**) entwickelt, die nach Beschluss in die Genehmigungsplanung (Planfeststellungsverfahren) weitergeführt werden soll.

Begründung:

1. Ausgangslage

Die Sanierung der Dossenheimer Landstraße ist dringend notwendig. Neben dem schlechten Gleis- und Straßenzustand sind die Haltestellen Biethsstraße und Burgstraße nicht barrierefrei. In Teilen haben die Leitungsträger Stadtwerke und Stadtbetriebe ebenfalls Sanierungsbedarf. Eine ausführliche Beschreibung der Ausgangslage für das Projekt „Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße“ ist in der Vorlage BV 0203/2017/BV dargestellt. Das Projekt ist ein gemeinsames Projekt der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB), der Stadt Heidelberg und der Leitungsträger.

2. Planungsprozess

2017	2018	2019	2020
Machbarkeitsstudie (<i>Vorzugsvariante</i>)			
Verkehrstechnische Untersuchung			
Vorentwurf (<i>vertiefende Vorzugsvariante</i>)			
1. Bürgerveranstaltung			
2. Bürgerveranstaltung			
Genehmigungsplanung			

Abbildung 1: Übersicht Planungsprozess

2.1. Machbarkeitsstudie

Aufgrund der Komplexität der funktionalen Anforderungen an diesen Straßenabschnitt und des schmalen Straßenquerschnitts von 16 Meter im Abschnitt Hans-Thoma-Platz bis Mühlingstraße sowie 20 Meter ab der Mühlingstraße bis zur Fritz-Frey-Straße wurde zu Beginn der Planungsphase eine Machbarkeitsstudie durch das Büro Stadtbahngestaltung (Leipzig) erstellt (**Anlage 2**). Ziel war es, einen ausgewogenen und ansprechenden Straßenraum zu schaffen, der das Erscheinungsbild der Straße deutlich aufwertet und dabei die Räume für die einzelnen Verkehrsteilnehmer angemessen, das heißt regelgerecht, berücksichtigt.

Über mehrere Arbeitsphasen kristallisierten sich fünf Varianten heraus, die inhaltlich von einer einfachen Gleissanierung bis hin zu einem Vollumbau der Straße reichten. Nach der Prüfung der Bewertungskriterien, die die Belange des motorisierten Autoverkehrs genauso beinhalten wie die des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß und Rad), wurde eine Vorzugsvariante ausgewählt, die sich gegenüber dem heutigen Zustand dadurch auszeichnet, dass sie

- den Stadtraum mit Baumreihen aufwertet,
- den Verkehrsfluss für Kraftfahrzeuge und Straßenbahn optimiert und damit Staus zu den Hauptverkehrszeiten reduziert,
- den Verkehrslärm durch eine Verbesserung des Verkehrsflusses und mittels lärmindernden Asphalts reduziert und damit die Aufenthaltsqualität steigert,

- den Fußverkehr ungehindert auf ausreichend breiten Gehwegen führt und zwei zusätzliche Querungsanlagen zum sicheren Queren anbietet,
- eigene Angebote für den Radverkehr bereitstellt.

Einschränkungen dieser Vorzugsvariante ergeben sich dadurch, dass die Anzahl der Stell- und Lieferplätze reduziert und zwei Nebenstraßen von der Dossenheimer Landstraße abgehängt werden. (aus **Anlage 4**: Dokumentation der Bürgerveranstaltung, Seite 5)

2.2. Prozess Vorentwurf (Vertiefung der Vorzugsvariante)

Schon mit der Machbarkeitsstudie wurde klar, dass die Planung von Bäumen in der Straße aufgrund der Leitungsdichte im Untergrund der Straße (alle Medien sind doppelt vorhanden) sowie den vielen Hausanschlüssen und der Fahrleitung der Straßenbahn schwierig wird. In der ersten Phase des Vorentwurfs wurde daraufhin für den Querschnitt eine Leitungs koordinierung mit Sonderlösungen entwickelt und die dafür entstehenden Gesamtkosten aller Beteiligten abgeschätzt:

In € (brutto)	2 Baumreihen West + Ost	Vertiefte Vorzugsvariante 1 Baumreihe West	Keine Baumreihe
	33 Mio	28 Mio	24 Mio
davon			
Stadt	9,5 Mio	9,4 Mio	9,3 Mio
HSB (ohne SEV*)	10,5 Mio	10,5 Mio	10,5 Mio
Stadtwerke (Gas/Strom)	4,8 Mio	3,0 Mio	1,0 Mio
Stadtbetriebe (Wasser)	4,7 Mio	2,4 Mio	0,7 Mio
Externe Leitungsträger	0,7 Mio	0,2 Mio	0,2 Mio
Stadtbetriebe Kanal	2,8 Mio	2,5 Mio	2,5 Mio

*SEV = Schienenersatzverkehr

Der Mehraufwand, um eine Baumreihe auf der Westseite setzen zu können, ist bereits mit 4 Mio € beträchtlich. Leitungen müssen verlegt werden, die in Teilen sanierungsbedürftig sind. Auf der Westseite der Straße können über die Länge des Plangebietes insgesamt voraussichtlich 10 Bäume realisiert werden. Diese Variante wird empfohlen.

Der weitere Mehraufwand, um eine zweite Baumreihe auf der Ostseite setzen zu können, beträgt zusätzliche 5 Mio € und bezieht sich im Wesentlichen erneut auf den Aufwand der Leitungsträger. Im Unterschied zu der empfohlenen Variante mit einer Baumreihe handelt es sich bei den betroffenen Leitungen um einen zweiten Abwasserkanal, der hydraulisch ausreichend bemessen ist und aufgrund seines guten Zustandes die nächsten 40 bis 50 Jahre halten wird. Weiterhin sind alle weiteren östlich gelegenen, ebenfalls nicht sanierungsbedürftigen Leitungen (Gas, Strom, Wasser und Kommunikationsmedien) betroffen, da sie, um Platz für Baumstandorte zu schaffen, ebenfalls neu sortiert und verlegt werden müssten. Auf der Ostseite der Straße wären voraussichtlich 11 Baumpflanzungen möglich. Die

Bauzeit, die derzeit mit etwa 2 Jahren angenommen wird, würde sich dadurch um etwa weitere 9 Monate verlängern. Die Verlängerung der Bauzeit würde zudem bei HSB / rnv zu einem höheren Aufwand beim Schienenersatzverkehr von ca. 0,3 Mio € pro Monat führen. Diese Variante wird nicht empfohlen.

Aus Kostengründen und um die Belastung des Stadtteils über die Bauzeit nicht zu groß werden zu lassen, ist die vorgeschlagene Variante aller Projektbeteiligten, eine Baumreihe auf der Westseite herzustellen und auf eine zusätzliche, zweite Baumreihe auf der Ostseite zu verzichten.

2.3. Prozess Bürgerbeteiligung

Gemäß dem mit 0203/2017/BV beschlossenen Beteiligungskonzept wurden die Bürgerinnen und Bürger über zwei Veranstaltungen beteiligt (siehe **Anlage 4**). Die Veranstaltungen fanden am 19.03.2019 und am 04.06.2019 statt. Insgesamt nahmen etwa 300 Personen, darunter 11 Unternehmerinnen und Unternehmer, dieses Angebot wahr. Ziel der ersten Veranstaltung war, die Bürgerinnen und Bürger inhaltlich abzuholen und sie mit auf die Planungsreise zu nehmen. Um die Komplexität und die eingeschränkten Gestaltungsmöglichkeiten im vorhandenen Straßenquerschnitt zu verdeutlichen, wurden die Bürgerinnen und Bürger zunächst mit einem umfangreichen Informationsteil in die Überlegungen und Arbeiten der Projektgruppe eingeführt. Auf dieser Grundlage fand dann ein intensiver Austausch zu den Themen Kraftfahrzeugverkehr, öffentlicher Verkehr und Fuß- und Radverkehr statt, der wertvolle Hinweise für die Planung lieferte.

Wesentliche Punkte, die von Bürgerinnen und Bürgern in der 1. Veranstaltung genannt wurden, waren:

- Haltestelle Biethsstraße – Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrern
- Wunsch nach zweiter Baumreihe auf der Ostseite
- Radangebot auf der Dossenheimer Landstraße aber auch auf Ausweichrouten
- Verzicht auf eine Parkreihe, um das Radangebot verbessern zu können
- Verbesserung des Verkehrsflusses gegenüber heute
- Ausarbeitung der Organisation der abgehängten Straßen (Colinstraße/Fischerstraße)
- Weniger Parken / mehr Grün
- Park&Ride-Anlage am nördlichen Ende / Stadtrand
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h oder zumindest so, das 50 km/h eingehalten wird

In der zweiten Veranstaltung machten Teilnehmer aus der Bürgerschaft in der Besprechung des Vorentwurfs (=vertiefte Vorzugsvariante) deutlich, dass die Punkte, die in die Planung nicht aufgenommen wurden (Änderung der Radführung an der Haltestelle Biethsstraße und Umsetzung auch der 2. Baumreihe auf der Ostseite der Straße), weiterhin gewünscht sind. Wichtiges neues Thema zur Planung war Liefern und Laden entlang der Dossenheimer Landstraße, das durch die Gewerbetreibenden, die im Bereich der Umbaumaßnahme ansässig sind und ebenfalls zur zweiten Veranstaltung eingeladen wurden, eingebracht wurde. Gemeinsam mit der rnv gab es neben den Thementischen im Rahmen der Veranstaltung ein Gesprächsangebot für die Unternehmen, um erste Meinungsbilder des Gewerbes zu erhalten.

Neben der Anlieferungsthematik wurden außerdem die Wichtigkeit eines Baustellenmarketings während der Bauarbeiten und die Einrichtung eines Baustellenunterstützungsfonds genannt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass viele Aspekte, die in den beiden Bürgerbeteiligungsveranstaltungen geäußert wurden, in die Planung übernommen werden konnten. Dies betrifft insbesondere die Forderung nach einer generellen Aufwertung des Straßenraumes, der Verbesserung des Radangebotes und die Verbesserung des Verkehrsflusses. Anregungen, wie zum Beispiel die Verschiebung der stadtauswärtigen Haltestelle Biethsstraße, um die Johann-Fischer-Straße für eine Fahrtrichtung offen zu lassen, konnten ebenfalls umgesetzt werden.

Der Forderung nach einer zweiten Baumreihe auf der Ostseite wird hingegen Kosten- und Zeitgründen kritisch bewertet und von fachlicher Seite nicht empfohlen. Ebenso kritisch gesehen wird der von einzelnen Bürgerinnen und Bürgern gewünschte und in der Beteiligungsveranstaltung kontrovers diskutierte Vorschlag, die Radführung an der Haltestelle Biethsstraße hinter dem Wartehäuschen entlang zu führen. Hier wird aus fachlicher Sicht empfohlen, die Radführung so zu belassen, dass die Fahrräder vor den Wartehäuschen geführt werden (zur Begründung vgl. Kapitel 3, Absatz Radverkehr).

Im Weiteren lag der Fokus der zweiten Veranstaltung auf der verkehrstechnischen Untersuchung und dem Konzept zur Umbauphase (Bauablauf und Umleitungsverkehr).

Im Themenbereich Umbauphase ging es vorrangig um Verständnisfragen zur Organisation und zum Ablauf. Insbesondere für Gewerbetreibende ist in diesem Themenschwerpunkt eine gute Erreichbarkeit und Anlieferbarkeit ihrer Geschäfte und Betriebe wichtig.

Am Thementisch Verkehrstechnische Untersuchung wurden die zu Grunde gelegten Verkehrsmengen und der Umgang mit Mehrverkehr besprochen. Wichtig war Teilen der Bürgerschaft, dass mit der dynamischen Straßenraumfreigabe auch die Bedarfe des Fußverkehrs berücksichtigt werden. Darüber hinaus lag ein besonderes Interesse darin, wie mit außergewöhnlichen Ereignissen (zum Beispiel Rettungswege bei defekter Straßenbahn) umgegangen wird.

Eine ausführliche Dokumentation beider Veranstaltungen ist als **Anlage 4** beigefügt, in deren Anhang auch die Präsentationen zu den Themenbereichen aus beiden Veranstaltungen zu finden sind.

3. Erläuterung Vorentwurf (vertiefte Vorzugsvariante)

Der vorliegende Vorentwurf (siehe **Anlage 1**) ist aus der Vorzugsvariante der Machbarkeitsstudie (siehe **Anlage 2**) hervorgegangen und vertieft, das heißt detailliert ausgearbeitet worden. Dem Vorentwurf ist ein Querschnitt zu Grunde gelegt, der insgesamt einen ausgewogenen Straßenraum ermöglicht und den Bedürfnissen der Nutzer des Straßenraums entspricht. Die heutigen Nutzungen für Fußgänger, motorisierten Individualverkehr (ruhend und fließend) sowie Straßenbahn bleiben erhalten und werden durch ein Radangebot in Form eines Schutzstreifens ergänzt. Durch die Einrichtung einer Baumreihe auf der Westseite wird die Straße stadträumlich aufgewertet.

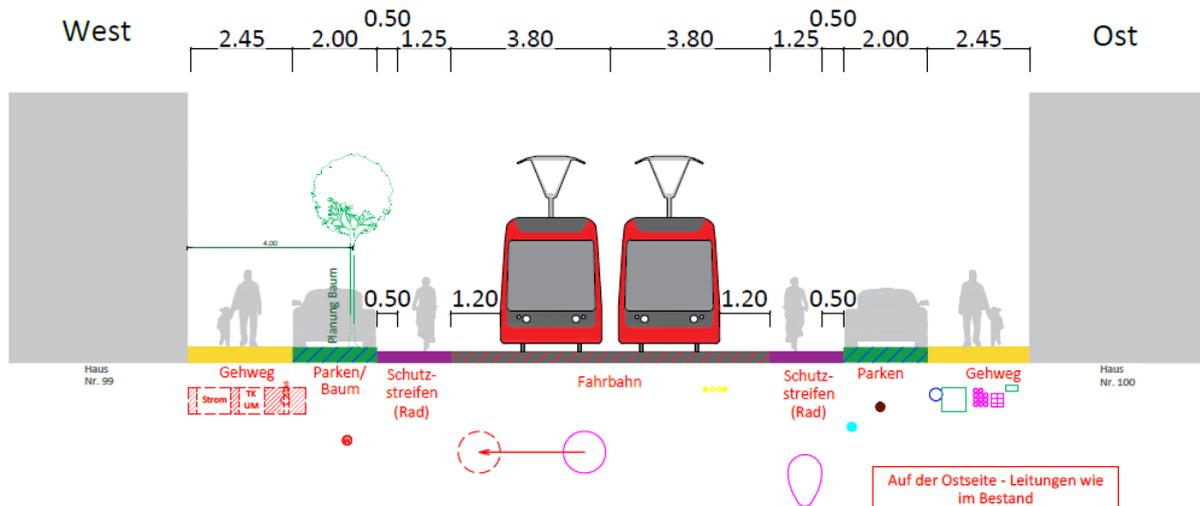


Abbildung 2: Querschnitt RQ 20m Dossenheimer Landstraße

Im Abschnitt zwischen Hans-Thoma-Platz und Mühlingstraße ist der Straßenraum nur 16m breit. Das Radangebot wird auch in diesem Bereich geschaffen. Anlagen für den ruhenden Verkehr sind aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts nicht möglich. Ebenso muss hier aufgrund der Enge und der Leitungssituation auf Baumpflanzungen verzichtet werden.

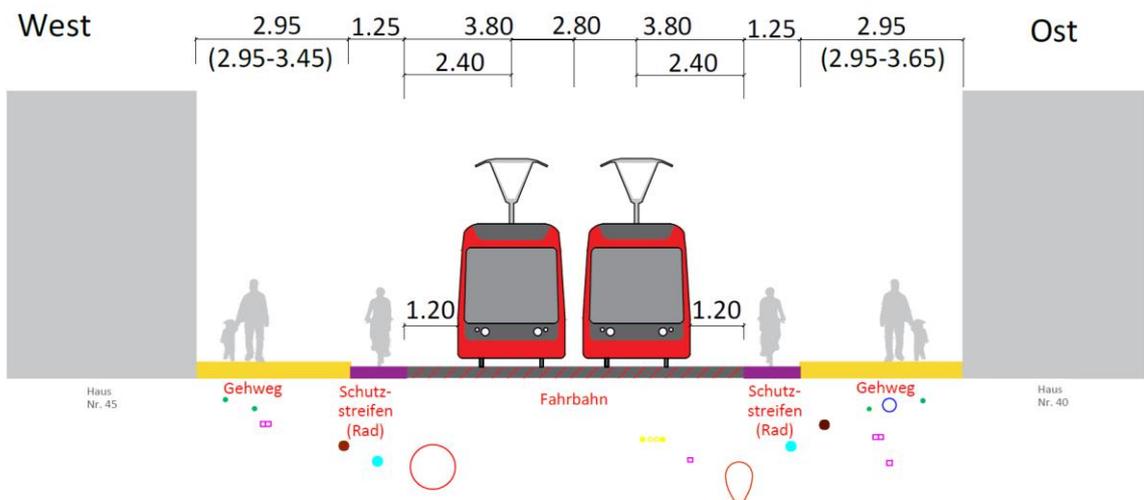


Abbildung 3: Querschnitt RQ 16m Dossenheimer Landstraße

Kfz-Verkehr / Straßenbahntrasse

Straßenbahn und Kfz-Verkehr teilen sich weiterhin den Fahrbahnbereich, allerdings wird mit einer intelligenten LSA-Steuerung der motorisierte Individualverkehr und der Straßenbahnverkehr flüssiger als heute gestaltet. Die Straßenbahn fährt nach ihrem Haltestellenaufenthalt (Hans-Thoma-Platz in Richtung Norden / Burgstraße in Richtung Süden) als Pulkführer in den geplanten Abschnitt ein. Nach dem Haltestellenaufenthalt an der Haltestelle Biethsstraße kann sie ohne Verzögerung bis in die nächste Haltestelle (und dort in dem besonderen Bahnkörper) fahren. Der Autoverkehr läuft kontinuierlich mit. Möglich wird dies, weil die Zufahrt des Autoverkehrs von Norden am Knoten Fritz-Frey-Straße dosiert wird. Das heißt, es fahren nur so viele Autos in den geplanten Abschnitt ein, wie auch verträglich abgewickelt werden können. In der Gegenrichtung helfen die zwei Fahrspuren am Hans-Thoma-Platz und Verbesserungen an den weiteren Lichtsignalanlagen in der Berliner Straße, den Autoverkehr verträglich abzuwickeln. Eine genaue Darstellung der verkehrlichen Bewertung ist

in **Anlage 3**: Verkehrstechnische Untersuchung enthalten. Eine zusammenfassende Präsentation findet sich in im Anhang der **Anlage 4**.

Die Verkehrsbeziehungen von der Dossenheimer Landstraße in die Seitenstraßen bleiben grundsätzlich erhalten mit Ausnahme der Alexander-Colin-Straße und der Johann-Fischer-Straße (siehe unter Punkt Barrierefreie Haltestellen). Für Linksabbieger in die Mühlingstraße und in die Burgstraße ist ein separater Aufstellbereich zwischen den Gleisen vorgesehen.

Barrierefreie Haltestellen

Ein wesentliches Ziel der vorliegenden Planung ist die Berücksichtigung der Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Alle von den Fahrgästen nutzbaren Anlagen der Straßenbahn werden daher barrierefrei gestaltet, wobei diese Barrierefreiheit nicht nur den aus gesundheitlichen Gründen in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen dient, sondern z.B. auch Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck. Die entsprechenden Maßnahmen ermöglichen somit allen Fahrgästen eine bequemere, schnellere und sichere Nutzung des ÖPNV. So sind in der vorliegenden Planung sowohl Bordsteinabsenkungen an allen Rändern der Fußgängerquerungen vorgesehen als auch eine Verlegung von Rippen- und Noppenplatten (taktiles Bodenleitsystem) zur besseren Orientierung vorgesehen. Die Bahnsteige sind auf eine Höhe von 30 cm über Schienenoberkante geplant, damit das barrierefreie Ein- und Aussteigen in die Straßenbahn gewährleistet ist. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt über Rampen mit maximal 6% Neigung. Als weitere Maßnahme ist die Signalisierung der Fußgängerquerungen vorgesehen, die zusätzlich mit akustischem Freigabesignal ausgestattet werden.

Die Haltestelle Biethsstraße wird als Kaphaltestelle auf einer Länge von 60m (Länge einer Doppeltraktion der Linie 5) eingerichtet. Aufgrund von Grundstückszufahrten ist ein barrierefreier Ausbau auf einer Länge von 40m möglich. Insgesamt verschiebt sich die Lage der Haltestelle gegenüber dem Bestand etwas nach Norden in Höhe Alexander-Colin-Straße und Johann-Fischer-Straße, weil dort ein Abschnitt mit keinen / wenigen Grundstückszufahrten ist. Außerdem liegt sie hier gleichmäßiger zwischen den beiden Anschluss Haltestellen Burgstraße und Hans-Thoma-Platz.

Für die stadtwärtige Haltestelle muss die Alexander-Colin-Straße für den Autoverkehr geschlossen werden. Radfahrer und Fußgänger können nach wie vor passieren. Um die Erreichbarkeit für Feuerwehr und Müllfahrzeuge in der Alexander-Colin-Straße aufrecht zu erhalten, kann zukünftig in der Straße nur noch einseitig geparkt werden.

Für die landwärtige Haltestelle kann die Johann-Fischer-Straße für ausfahrende Fahrzeuge offengehalten werden. Auf Anregung der Bürgerschaft wurde die Lage der Haltestelle nach Süden verschoben, um nicht auch diese Straße abhängen zu müssen. Die zukünftige Einbahnstraße wird für den Radfahrer auch in Gegenrichtung geöffnet.

Die Haltestelle Burgstraße wird bestandsnah barrierefrei auf einer Länge von 60m ausgebaut. Die vorhandene Lage wird beibehalten und die Bahnsteige werden breiter und höher (30cm) angelegt.

Querungsmöglichkeiten Fußgänger / Radfahrer

Die vorhandenen lichtsignalisierten Querungsmöglichkeiten in Höhe Mühlingstraße, Burgstraße und Fritz-Frey-Straße bleiben erhalten. Zusätzlich wird in Höhe Alexander-Colin-Straße / Johann-Fischer-Straße eine Lichtsignalanlage für Fußgänger und Radfahrer eingerichtet, die die Querverbindungen im Stadtteil unterstützt und die barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle Biethsstraße ermöglicht. Eine weitere Querungshilfe ist in Form einer Mittelinsel in Höhe Burgstraße vorgesehen.

Radverkehr

Der Radverkehr wird auf einem Schutzstreifen geführt. Im Bereich der Haltestelle Biethsstraße (Kaphaltestelle) wird der Radfahrer auf einem Radweg auf das Niveau der Straßenbahnhaltestelle geleitet und vor dem Wartehäuschen vorbeigeführt. Seine erhöhte Sorgfaltspflicht in diesem Bereich wird durch Verengung, Materialwechsel und Rad-Piktogrammen verdeutlicht.

Im Vergleich zur Radverkehrsführung hinter dem Wartehäuschen sind bei dieser Lösung weniger Konflikte mit wartenden Fahrgästen zu erwarten. Aussteigende Fahrgäste werden nicht bedrängt, weil der Radfahrer gemäß der Regelung der Straßenverkehrsordnung (StVO) vor der Haltestelle anhalten muss. Die von Teilen der Bürgerschaft geforderte Führung des Radverkehrs hinter dem Wartehäuschen ist mit einer separaten Radwegfläche in den Regemaßen nicht möglich. Eine Führung ist nur über die verkehrsrechtliche Ausweisung eines Gehweges mit Radfahrer frei möglich. Zudem lässt sich auf dem dann nur 2,50m breiten Wartebereich für Fahrgäste kein Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten aufstellen. Aus diesen Gründen wird eine Führung des Radverkehrs vor dem Wartehäuschen weiterhin empfohlen.

Um ein Vorbeifahren der Straßenbahn an Radfahrern zu ermöglichen, wird ein Abstand zwischen Straßenbahn und Markierung des Radangebotes von 1,20m eingehalten. Daraus ergibt sich eine Fahrbahnbreite von 3,80m. Damit auch der Autofahrer sich zur Fahrbahnmitt orientiert und an den Radfahrern nicht mit zu geringem Abstand vorbeifährt, soll die äußere Begrenzung des Schutzstreifens mit einer zweiten Linie gekennzeichnet werden, die die Fahrbahnbreite von 3,25m definiert. Dies wurde als Anregung aus der Bürgerbeteiligung aufgegriffen und in die Planung übernommen.

Linksabbiegende Radfahrer, die nicht direkt links in die Seitenstraßen abbiegen wollen, erhalten in Höhe Burgstraße (Mittelinsel) und Colin-/Fischer-Straße (Fußgängerampel) Aufstelltaschen im Seitenbereich, um sicher queren zu können.

Alternativangebot Rad auf Ausweichrouten

Da die Dossenheimer Landstraße mit rund 1.800 Kfz/Spitzenstunde belastet ist, werden alternative Angebote zum geplanten Schutzstreifen auf der Dossenheimer Landstraße benötigt. Solche Ausweichrouten sind unter anderem für mobilitätseingeschränkte Radfahrer, ältere Menschen und Kinder wichtig - auch damit die Gehwege in der Dossenheimer Landstraße von Radfahrern freigehalten werden können.

Es ist vorgesehen, die Achse Zeppelin- /Trübnerstraße sowie die Achse Burg-/Steubenstraße als Fahrradstraßen einzurichten. Beide Straßenzüge eignen sich im Wegenetz dazu, als attraktive Nord-Süd-Routen genutzt zu werden. Um eine Fahrradstraße auszuweisen, muss eine nutzbare Fahrbahnbreite von 4m (mindestens 3,50m) eingerichtet werden. Beide Straßenzüge haben über größere Abschnitte nicht diese Fahrbahnbreite, so dass Voraussetzung ist, das Parken nur noch auf einer Straßenseite zuzulassen. Damit reduziert sich die Anzahl von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum. (siehe auch Vorlage 0186/2018/IV Neubewertung Fahrradstraßen).

Ab dem 01. Juli 2019 wird in Handschuhsheim Nord die Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Daraus sollte sich der Parkdruck im Gebiet tagsüber regulieren. Darüber hinaus ist vorgesehen, Car-Sharing-Plätze im Quartier einzurichten, um die Anzahl von Autos im Quartier insgesamt zu reduzieren. Wird das Angebot angenommen, so kann ein Car-Sharing-Platz sechs Autostellplätze ersetzen.

Ruhender Verkehr / Lieferverkehr

In der Straße werden beidseitig Längsparkplätze baulich hergestellt. Durch die Anlage der Haltestelle Biethsstraße, der Querungshilfen und Berücksichtigung der einzelnen Zufahrten zu den Grundstücken entlang der Straße reduziert sich das Angebot von heute etwa 70 – 80 Stellplätze auf etwa die Hälfte. Die Liefertätigkeiten für die zahlreichen Betriebe und Läden entlang der Straße sollen ebenfalls über die Längsparkplätze geregelt werden. Derzeit finden die Gespräche mit den Betroffenen statt, um mit den Erkenntnissen ein Konzept entwickeln zu können.

Lärm

In der Öffentlichkeitsbeteiligung und im Bezirksbeirat (vergleiche Antrag Nummer 0050/2019/AN) wurde das Thema Lärm als wichtiges, zu verbesserndes Thema angesprochen. Durch die Verflüssigung des Verkehrs und die genau definierte Zuordnung der Verkehrsflächen wird die heutige Situation des unstillen und hupenden Verkehrs, der sowohl von Seiten der Straßenbahn als auch der Autos viel Lärm erzeugt, reduziert. Im Fahrbahnbereich soll lärmindernder Belag eingebaut werden.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50km/h auf 30 km/h wird nicht empfohlen, um die Straßenbahn nicht zu verlangsamen. Zudem ist es rechtlich nur möglich, auf Hauptverkehrsstraßen das Tempo auf 30km/h zu verringern, wenn es sich um Abschnitte mit schutzwürdigen Nutzungen (zum Beispiel Schulen) handelt.

Ein Lärmgutachten wird im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens erstellt. Sollte sich daraus Handlungsbedarf im Plangebiet ergeben, so wird dies nachgeführt.

Materialität

Die Materialität der Oberflächen für Straße und Seitenbereiche ist in dem in Heidelberg üblichen Standard vorgesehen. Die Gehwege werden mit dem Heidelberger Standardstein, einem grauen Betonstein mit Natursteinvorsatz im Format 20x30cm befestigt. Die Parkstände sind in Pflasterbelag vorgesehen. Randeinfassungen und Haltestellenkanten werden in Granit hergestellt.

Grunderwerb

Auf der Höhe der Haltestelle Burgstraße ist zur Umsetzung der Maßnahme an mehreren Grundstücken beiderseits der Dossenheimer Landstraße Grunderwerb zu tätigen. Die betroffenen Grundstückseigentümer wurden bereits zur Abfrage der Verkaufsbereitschaft angeschrieben. Mehrere betroffene Grundstücke stehen im Eigentum von Eigentümergemeinschaften, deren einzelne Miteigentümer einstimmig zum Verkauf bereit sein müssen. Es bleibt abzuwarten, ob ein freihändiger Grunderwerb gelingt, um die erforderlichen Grundstücksstreifen zur Umsetzung der Maßnahme zu erwerben. Andernfalls müssen die Planungen in diesem Bereich an die aktuelle Flächenverfügbarkeit angepasst oder im Rahmen des angestrebten Planfeststellungsverfahrens geprüft werden, ob eine Flächeninanspruchnahme durchgesetzt werden kann.

4. Konzept Bauphase

Die Dossenheimer Landstraße ist eine stark ausgelastete Bundesstraße. Leistungsfähige Parallelverbindungen, die während der Bauzeit genutzt werden könnten, existieren nicht. Da aus diesem Grund die Abwicklung der Bauphase bereits jetzt schon für die Bürgerinnen und Bürger ein wichtiger Informationsbereich ist, wurden in der zweiten Bürgerbeteiligungsveranstaltung erste Überlegungen für die Abwicklung der Umbaumaßnahme vorgestellt. (siehe **Anlage 4** mit Präsentation im Anhang zum Thema). Ein differenziertes Umleitungskonzept wird zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt.

Die Baustelle soll mit einer Teilspernung abgewickelt werden. Dabei wird die Straßenbahn auf einem Gleis in beide Richtungen geführt und die Führung des Kfz-Verkehrs auf einer eigenen Fahrspur von Süd nach Nord aufrechterhalten. Von Norden kommend wird der Kfz-Verkehr großräumig über die Landesstraße L 531 / Bundesautobahn BAB 5 umgeleitet.

Für den innerörtlichen Kfz-Verkehr, der in Nord-Süd-Richtung fahren will, wird die Trübnerstraße / Zeppelinstraße für die Bauzeit als Einbahnstraße mit einseitigem Parken eingerichtet. Hierzu ist vor Beginn der Hauptmaßnahme die Erneuerung der Zeppelinstraße erforderlich. Der Umbau ist in Prüfung und kostenmäßig noch nicht enthalten. Die Durchfahrung der Fritz-Frey-Straße wird im westlichen Bereich gesperrt, um die Nord-Süd-Richtung für den außerörtlichen Verkehr unattraktiv zu machen. Der Bereich mit den Geschäften der Nahversorger Im Weiher bleibt erreichbar.

Der Umbau erfolgt mit vier Bauphasen und einer fünften Bauphase, in der Restarbeiten getätigt werden. Während der gesamten Bauzeit – außer bei Bauphasenwechsel, der an Wochenenden stattfinden soll - muss kein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.

5. Weitere Vorgehensweise

Mit dem Beschluss zum vorliegenden Vorentwurf wird im Anschluss die Genehmigungsplanung erstellt, um das Planfeststellungsverfahren starten zu können. Das Verfahren zur Erlangung des Baurechtes wird etwa zwei Jahre dauern. Während des Verfahrens wird es eine formelle Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der betroffenen Anlieger geben. In dieser Phase werden die städtischen Gremien erneut in die Planung einbezogen.

Mit Planfeststellungsbeschluss (etwa Herbst 2021) kann die Planung ausführungsfähig erstellt werden, dafür ist etwa ein Jahr vorgesehen. Für die bauliche Umsetzung wird auf Basis der Ausführungsplanung eine Maßnahmengenehmigung eingeholt. Nach heutigem Kenntnisstand ist der Baubeginn frühestens im Herbst 2022.

6. Kosten

6.1. Baukosten der vertieften Vorzugsvariante

Das Projekt Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße im Abschnitt zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße wird derzeit überschlägig mit 28 Millionen Euro geschätzt. Die Anteile der einzelnen Maßnahmenträger teilen sich folgendermaßen auf:

- HSB (Gleissanierung, barrierefreier Umbau zwei Haltestellen): 10,5 Mio EUR
- Stadt (Herstellung Verkehrsflächen Rad, Parken/Baum, Gehweg, LSA): 9,4 Mio EUR
- Stadtwerke Netze (Gas, Strom) 3,0 Mio EUR
- Stadtbetriebe (Wasser) 2,4 Mio EUR
- Externe Leitungsträger 0,2 Mio EUR
- Stadtbetriebe (Kanal) 2,5 Mio EUR

In den Kosten enthalten sind Risikozuschläge, wie in Bauprojekten dieser Größenordnung üblich.

Für die Maßnahme sollen seitens der Stadt Fördermittel aus dem Straßenbau/Radwegeprogramm des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (L-GVFG) beantragt werden.

Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen werden von der HSB Zuschüsse aus dem ÖPNV-Programm des L-GVFG beantragt. Der straßenbündige Gleiskörper ist nach den Vorgaben des Landes dabei voraussichtlich nicht förderfähig.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen wurde und wird im Planungsprozess beteiligt.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
QU 3	+	Ziel/e: Bürger/Innenbeteiligung und Dialogkultur fördern Begründung: Ein Bürgerbeteiligungsverfahren wurde durchgeführt. Bürgerinteressen konnten in die Planung einfließen.
SL 10	+	Ziel/e: Barrierefrei bauen Begründung: Die Haltestellen Burgstraße und Biethsstraße werden barrierefrei umgebaut.
MO 1	+	Ziel/e: Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern. Begründung: Durch das Vorhaben werden die Verkehrsarten des Umweltverbundes gestärkt und die Verkehrsabwicklung insgesamt verbessert.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Vorentwurf Dossenheimer Landstraße Lageplan
02	Machbarkeitsstudie
03	Verkehrstechnische Untersuchung
04	Dokumentation Bürgerbeteiligung mit Präsentationen