

# 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

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 24. Oktober 2019

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Hand- schuhsheim	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 Finanzaus- schuss	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:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• 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
<b>Einnahmen:</b>	
• Förderantrag LGVFG wird gestellt	
<b>Finanzierung:</b>	
• 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.

## Sitzung des Bezirksbeirates Handschuhsheim vom 11.07.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Handschuhsheim vom 11.07.2019

### 2.1 Dossenheimer Landstraße / Umgestaltung zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße Vorentwurf und Machbarkeitsstudie und Ergebnisse der Bürgerbeteiligung Beschlussvorlage 0211/2019/BV

Frau Keuchel vom Amt für Verkehrsmanagement und Herr Wilkes von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH erläutern anhand einer PowerPoint-Präsentation (Anlage 05 zur Drucksache 0211/2019/BV) ausführlich den Inhalt der Vorlage.

#### Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirat Pajonk, Bezirksbeirätin Müller-Reiss, Bezirksbeirätin Dr. Heesen, Bezirksbeirat Dr. Wenzel, Bezirksbeirat Laule, Bezirksbeirat Seiler, Bezirksbeirat Michelsburg, Bezirksbeirat Brandstetter, Bezirksbeirat Dr. Dietenberger, Stadtteilvereinsvorsitzender Genthner

Folgende Argumente und Fragestellungen werden vorgetragen:

- Es werde befürchtet, dass sich ein Großteil der Radfahrer an der Haltestelle „Biethsstraße“ nicht an die Haltepflicht halte, weil das Warten hinter der Bahn viel Zeit koste. Dies werde als großes Sicherheitsproblem gesehen. Wie könne sichergestellt werden, dass die Fahrradfahrer die Ampel nicht ignorieren? (Bezirksbeirat Pajonk, Bezirksbeirat Michelsburg, Stadtteilvereinsvorsitzender Genthner)
- Der Radverkehr dürfe in der Dossenheimer Landstraße nicht ausgebremst werden. Die Schutzstreifen und die Ampelanlagen trügen nicht zu einer Beschleunigung des Radverkehrs bei. (Bezirksbeirätin Müller-Reiss)
- An der Haltestelle „Brückenstraße“ würden die Radfahrer hinter dem Wartebereich geführt. Gebe es für diesen Bereich eine Unfallstatistik? (Stadtteilvereinsvorsitzender Genthner)
- Es wäre besser, wenn der Radverkehr an der Haltestelle „Biethsstraße“ analog der Haltestelle „Brückenstraße“ hinter dem Wartebereich geführt würde. (Einhellige Meinung)
- In der Vorlage stehe, dass auf Höhe der Haltestelle Burgstraße zur Umsetzung der Maßnahme an mehreren Grundstücken beiderseits der Dossenheimer Landstraße Grunderwerb zu tätigen sei. Wieso sei das so, warum sei es schwierig und gebe es eine Alternative? (Bezirksbeirätin Müller-Reiss)
- Wie solle während der Bauzeit der (bereits jetzt schon vorhandene) **Schleichverkehr durch das Handschuhsheimer Feld** vollständig unterbunden oder zumindest gemindert werden? **Diese Thematik sollte unbedingt berücksichtigt werden.** (Bezirksbeirätin Müller-Reiss)
- Sei Nacharbeit geplant und wenn ja, wie oft? (Bezirksbeirätin Müller-Reiss)
- Man sollte die Bauzeit so kurz wie möglich halten und daher überlegen, auch an Samstagen zu arbeiten beziehungsweise die Arbeitszeiten unter der Woche auszuweiten. Gerade für die ansässigen (Gewerbe-)Betriebe sei es problematisch, wenn der Lieferverkehr durch die Straßensperrung nicht fahren könne. Weiter müsse der Anlieferverkehr ins Handschuhsheimer Feld unbedingt gewährleistet sein. (Bezirksbeirat Laule)

- Die Machbarkeitsstudie (Anlage 02 zur Drucksache 0211/2019/BV) sei sehr ausführlich und gut lesbar. Sie zeige auch die Straßen und Plätze rund um den Hans-Thoma-Platz beziehungsweise die Dossenheimer Landstraße. Diese wirkten trist und vernachlässigt – beispielsweise im Bereich der Dossenheimer Landstraße, in dem die BBBank eG, die Volksbank Kurpfalz eG und die Postbank seien sowie die Mühlingstraße. Sei geplant, an diesen Stellen etwas zu machen beziehungsweise diese Bereiche im Kontext attraktiver zu gestalten? (Bezirksbeirätin Dr. Heesen, Bezirksbeirätin Müller-Reiss)
- Die Querungssituation an der Kreuzung Mühlingstraße / Dossenheimer Landstraße sei äußerst ungünstig. Oftmals müsse man sehr lange warten, bis man auf die Dossenheimer Landstraße fahren könne; dadurch entstünde häufig ein langer Rückstau. **Es wäre gut, wenn man im Rahmen der Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße an dieser Situation etwas ändern und hierfür Mittel im Haushalt einstellen könnte.** (Bezirksbeirat Laule)
- Sei es richtig, dass es von Norden kommend keine Abbiegespuren in die angrenzenden Straßen (Biethsstraße, Friedensstraße et cetera) gebe? (Bezirksbeirat Dr. Dietenberger)
- Die (Abbiege-)Situation im Bereich Dossenheimer Landstraße / Kriegsstraße (von Norden kommend) sei für alle Verkehrsteilnehmer sehr schwierig. Hier fehle eine Abbiegespur, um das Warten beziehungsweise Abbiegen sicherer zu machen. Hier sollte eine Lösung gefunden werden. (Bezirksbeirätin Dr. Heesen)
- Wie sei die Verkehrsführung für Radfahrer von der Dossenheimer Landstraße in die Fritz-Frey-Straße geplant? Die heutige Querungsmöglichkeit würde kaum genutzt – viele Radfahrer fädelten sich in den fließenden Verkehr ein und führen so in die Fritz-Frey-Straße. **Im Zuge dieser Maßnahme sollte man darüber nachdenken, an dieser Stelle etwas zu verbessern, damit es für Radfahrer leichter werde, in die Fritz-Frey-Straße zu fahren und somit auch zu den Nahversorgern zu kommen.** (Bezirksbeirat Dr. Wenzel)
- Von Dossenheim kommend in Richtung Stadt solle der Verkehr über die Autobahn umgeleitet werden. Wie sehe die Umleitung genau aus? Sei die Einfahrt von Norden her dann komplett geschlossen? (Bezirksbeirat Seiler)
- Ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,25 Metern sei nicht ausreichend. Es wäre besser und sicherer, wenn man einen Radweg mit einer Breite von 1,85 Metern hätte. (Bezirksbeirat Michelsburg)
- Es sei vorgesehen, dass die Straßenbahn nach ihrem Haltestellenaufenthalt ohne Verzögerung bis zur nächsten Haltestelle fahren könne. Dies werde ermöglicht, weil die Zufahrt des Autoverkehrs von Norden an der Kreuzung Fritz-Frey-Straße „dosiert“ werde. (Stichwort: Dynamische Straßenraumfreigabe) Ein Rückstau entstehe – wenn überhaupt – hinter dem Ortsschild. Wie sei dies auf der Südseite gedacht? Stauet sich der Verkehr dort dann in der Berliner Straße? (Bezirksbeirat Seiler)
- Bezüglich der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ bestehen Bedenken, ob diese in den Spitzenstunden wirklich funktioniere. Sei es möglich, diese Situation vorab für eine Woche zu testen? (Bezirksbeirat Laule)
- Aus Klimaschutzgründen wäre es wichtig, Bäume auch auf der Ostseite zu pflanzen. Die Aufenthaltsqualität würde damit ebenfalls verbessert. (Bezirksbeirätin Müller-Reiss)
- Wenn nur auf der Westseite Bäume gepflanzt würden, dann sollten es wenigstens große Bäume sein. (Bezirksbeirätin Dr. Heesen)

- Es sei unverhältnismäßig, für eine zweite Baumreihe 5 Millionen Euro Mehrkosten und eine Bauzeitverlängerung von 9 Monaten in Kauf zu nehmen. An anderer Stelle könne man für 5 Millionen Euro vermutlich wesentlich mehr Bäume pflanzen. (Bezirksbeirat Laule)
- **Welche Kosten würden bei der Variante mit einer zweiten Baumreihe (33 Millionen Euro) beziehungsweise bei der Vorzugsvariante der Stadt mit einer Baumreihe (28 Millionen Euro) auf die Stadt / städtischen Betriebe zukommen? Was würde von Land und Bund übernommen?** (Bezirksbeirat Michelsburg)
- Derzeit gelte Tempo 50 in der Dossenheimer Landstraße. **Um wie viel würde sich der Lärm verringern beziehungsweise die Straßenbahnfahrt verlängern, wenn Tempo 30 gelten würde?** (Bezirksbeirat Michelsburg)
- Generell wäre es bei Tempo 30 sicherer in der Dossenheimer Landstraße. (Bezirksbeirat Michelsburg, Bezirksbeirätin Müller-Reiss)
- Wieso habe man in der Brückenstraße das Tempo auf 30 Stundenkilometer reduzieren können? Die Situation in der Dossenheimer Landstraße sei ähnlich. (Bezirksbeirätin Müller-Reiss)
- Wie viele Parkplätze würden aufgrund der Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße insgesamt wegfallen? Wie würde dies kompensiert beziehungsweise sei Car-Sharing die einzige Möglichkeit der Kompensation? (Bezirksbeirat Brandstetter)

Frau Keuchel und Herr Wilkes antworten wie folgt:

- Die Situation bezüglich der Radfahrer müsse man beobachten. Es gebe eine Haltelinie mit einer Haltepflicht. Sollten sich die Radfahrer nicht daran halten, werde man über eine Rot-Ampel nachdenken.
- Zum Thema Unfallstatistik seien Abfragen in anderen Städten / bei anderen Verkehrsbetrieben gemacht worden, die ähnliche Haltestellen-Situationen hätten. Unfälle zwischen Radfahrer und Fußgängern seien aber keine bekannt.
- Der Grunderwerb sei deshalb nötig, weil die Haltestelle Burgstraße auf einer Länge von 60 Metern barrierefrei ausgebaut werde solle. Damit die parallel fahrenden Autos die Straßenbahn nicht bei der Einfahrt in die Haltestelle beeinträchtigten, müsse die Straße nach Osten ausgedehnt werden. Alternativ suche man nach Lösungen, bei denen kein Grunderwerb erforderlich sei.
- **Den Hinweis bezüglich des Schleichverkehrs durch das Handschuhheimer Feld werde man aufnehmen.**
- Derzeit seien keine Nachtarbeiten vorgesehen. Über eine Bauzeit von zwei Jahren sei dies für die Anwohner nicht zumutbar. Eine Ausnahme könnte es bei der Verlegung der Bauweichen geben. Diese Arbeit könnte am Wochenende und eventuell auch mal bis in die Abend- / Nachtstunden stattfinden.
- Der Bauablauf befinde sich noch in einem frühen Stadium. Die geplante Bauzeit von zwei Jahren (mit Puffer) habe sich in einer überschlägigen Abschätzung ergeben. Ob sich diese Zeit noch optimieren lasse, zeige sich im Rahmen der Ausführungsplanung.

- Bezüglich des Anlieferverkehrs „Handschuhsheimer / Neuenheimer Feld“ und der Andienung der Betriebe in der Dossenheimer Landstraße sei man im Gespräch mit den Betrieben / Gewerbetreibenden, um eine adäquate Lösung für alle zu finden. Die Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße erfolge in vier Bauphasen (und einer fünften für Restarbeiten). Sobald eine Phase abgeschlossen sei, würde dieser Bereich freigegeben und könne wieder befahren werden.
- Die Machbarkeitsstudie sei mit dem Wunsch gestartet worden, den nördlichen Bereich des Hans-Thoma-Platzes, in dem heute fast ausschließlich geparkt werde, attraktiver zu gestalten. Auch die Mühlingstraße sei betrachtet worden. In der Komplexität der Gesamtbetrachtung der Straße habe man die Gestaltung dieser Bereiche dann aber hinten angestellt und nicht weiter vertieft. Seitens der Stadt bestehe aber weiter der Wunsch, in diesem Bereich etwas zu machen. Dies könne unabhängig von der Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße angegangen werden. Derzeit seien hierfür aber keine Mittel im Haushalt eingestellt.
- Um von der Dossenheimer Landstraße auf die angrenzenden, östlichen Straßen (Biethsstraße, Friedensstraße, Kriegsstraße et cetera) abbiegen zu können, müsse man auch nach der Baumaßnahme auf dem Gleiskörper stehen und warten. Auf der Dossenheimer Landstraße fehle schlicht der Platz für Abbiegespuren.
- An der Verkehrsführung für Radfahrer von der Dossenheimer Landstraße in die Fritz-Frey-Straße ändere sich nichts. Man könne bereits heute bis zur Querungsstelle in der Dossenheimer Landstraße fahren und dann an der Ampel die Straße überqueren bis in die Fritz-Frey-Straße. **Die Anregung zur Verbesserung der dortigen Situation werde man jedoch aufnehmen und prüfen.**
- Die Polizei empfehle, den überörtlichen Verkehr aus Richtung Norden (Schriesheim, Dossenheim) großräumig umzuleiten. Wie die Beschilderung hierfür aussehen solle, sei noch nicht abschließend geklärt. Wer trotzdem den Weg ins Neuenheimer Feld suche, müsse gegebenenfalls einen „Umweg“ über die Trübnerstraße in Kauf nehmen.
- Bezüglich der Rückstau-Situation auf der Südseite würden (heute schon) die zwei Fahrspuren auf Höhe der Haltestelle „Hans-Thoma-Platz“ und der Haltestelle „Burgstraße“ Abhilfe schaffen. Zudem sollen die umliegenden Lichtsignal-Anlagen verbessert werden. Ein Rückstau auf die Berliner Straße werde somit nicht erwartet.
- Eine Testphase der Dynamischen Straßenraumfreigabe sei nicht möglich, da dies ein aufwändiger Planungsprozess sei. Außerdem seien bei den derzeit vorhandenen Ampeln die technischen Voraussetzungen hierfür nicht gegeben.
- Generell sei die Stadt für die Bereiche neben den Gleisanlagen und alles, was außerhalb der Haltestellen liege, finanziell verantwortlich – auch für die Herstellung der Radwege. Nur für die Herstellung der Radwege seien Fördermittel vom Land zu erwarten. Man gehe daher davon aus, dass der Förderanteil nicht sehr hoch sein werde.
- Die Fragen **„Welche Kosten würden bei der Variante mit einer zweiten Baumreihe (33 Millionen Euro) beziehungsweise bei der Vorzugsvariante der Stadt mit einer Baumreihe (28 Millionen Euro) auf die Stadt / städtischen Betriebe zukommen? Was würde vom Land und / oder Bund übernommen?“** versuche man, bis zur Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 18. September 2019 zu beantworten.

- Tempo 30 in der Dossenheimer Landstraße sei für die Straßenbahn nicht optimal. Die Linie 5 komme beispielsweise mit circa 70 Stundenkilometern aus Richtung Dossenheim an und müsste dann stark abbremsen auf 30. Die Fahrpläne seien mit 50 Stundenkilometern berechnet. Bei einer Fahrt mit 30 Stundenkilometern würde sich außerdem der Verkehr stauen, was man vermeiden wolle.
- Aus verkehrsrechtlicher Sicht könne Tempo 30 an vorfahrtsberechtigten Straßen nur dann eingerichtet werden, wenn es entlang dieser Straße „bedürftige Bereiche“ (Schulen, Kindertagesstätten, Seniorenheime et cetera) gebe. Welche Voraussetzung in der Brückenstraße vorgelegen hätten, müsste man erfragen.
- Zum Thema Lärm gehe man derzeit davon aus, dass durch die Erneuerung der Straßenbeläge die Rollgeräusche der Straßenbahn leiser sowie durch die Verflüssigung des Verkehrs der Lärm reduziert werde. Auch das „Bimmeln“ der Straßenbahn werde weniger, wenn der Verkehr besser laufe. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens werde ein Lärmgutachten erstellt – dessen Ergebnisse bitte man abzuwarten. Sollten danach weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung notwendig werden, würde man diese angehen.
- Die Beantwortung der Fragen „**Um wie viel würde sich der Lärm verringern beziehungsweise die Straßenbahnfahrt verlängern, wenn Tempo 30 gelten würde?**“ würde man daher zunächst gerne zurückstellen.
- Derzeit gebe es circa 70 bis 80 Parkplätze (je nach Fahrzeuglänge) in der Dossenheimer Landstraße. Durch die Anlage der Haltestelle Biethsstraße, der Querungshilfen und Berücksichtigung einzelner Zufahrten reduziere sich die Anzahl der Stellplätze ungefähr auf die Hälfte. In der Trübner- und Zeppelinstraße würden aufgrund des geplanten einseitigen Parkens jeweils auch circa die Hälfte der Stellplätze entfallen. Eine genaue Zahl gebe es nicht. Das Car-Sharing-Angebot solle nicht entlang der Dossenheimer Straße angeboten werden, sondern in den Seitenstraßen.

Nachdem alle Argumente, Fragen und Anregungen von Seiten des Bezirksbeirates Handschuhsheim vorgetragen worden sind, erhalten die anwesenden Bürgerinnen und Bürger in einer **Sitzungsunterbrechung von 20:08 bis 20:11 Uhr** die Gelegenheit, sich ebenfalls zu diesem Thema zu äußern.

Nach **Wiederaufnahme der Sitzung** werden folgende **Anträge** eingebracht und von der Vorsitzenden Frau Greßler **getrennt zur Abstimmung** gestellt:

Anträge Bezirksbeirätin Müller-Reiss:

Zur Reduzierung der Lärmbelastung und aus Gründen der Verkehrssicherheit soll Tempo 30 auf der Dossenheimer Landstraße geprüft werden.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen bei 1 Gegenstimme**

An der Ostseite der Straße soll aus Gründen des Klimaschutzes und für eine verbesserte Aufenthaltsqualität eine weitere Baumreihe gesetzt werden.

**Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 2 : 7 : 4 Stimmen**

Der Radweg im Bereich der Haltestelle Biethsstraße (Kaphaltestelle) soll hinter dem Wartebereich geführt werden (analog der Forderung des ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. – mit Schreiben vom 08.07.2019).

**Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen**

Antrag Bezirksbeirat Dr. Wenzel:

Die Radführung Ost-West (Querungs- / Abbiegesituation) im Bereich Dossenheimer Landstraße / Fritz-Frey-Straße soll optimiert werden.

**Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen**

Antrag Bezirksbeirat Brandstetter:

Es soll eine Gesamtbilanz der wegfallenden Parkplätze erstellt und weitere Möglichkeiten zur Kompensation geprüft werden.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 12 : 2 : 1 Stimmen**

Antrag Bezirksbeirätin Dr. Heesen:

Die Aufwertung des nördlichen Hans-Thoma-Platzes und der Mühlingstraße inklusive der Optimierung der Abbiegesituation soll im Rahmen der Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße weiterverfolgt werden.

**Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen**

**Mit Maßgabe dieser Anträge ergibt sich folgende geänderte Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Handschuhsheim (Änderungen fett markiert):**

*Die Mitglieder des Bezirksbeirates Handschuhsheim 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 **mit folgenden Änderungen** zugestimmt:*
  - **Der Radweg im Bereich der Haltestelle Biethsstraße (Kaphaltestelle) wird hinter dem Wartebereich geführt (analog der Forderung des ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. – mit Schreiben vom 08.07.2019).**
  - **Die Radführung Ost-West (Querungs- / Abbiegesituation) im Bereich Dossenheimer Landstraße / Fritz-Frey-Straße wird optimiert.**

- **Die Aufwertung des nördlichen Hans-Thoma-Platzes und der Mühlingstraße inklusive der Optimierung der Abbiegesituation soll im Rahmen der Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße weiterverfolgt werden.**
- Die Planung kann auf Basis des Vorentwurfes **mit den oben aufgeführten Änderungen** weitergeführt und zur Grundlage der Genehmigungsplanung für den Antrag auf Planfeststellung beim Regierungspräsidium Karlsruhe durch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH werden.

**Außerdem ergehen folgende Arbeitsaufträge:**

- **Zur Reduzierung der Lärmbelastung und aus Gründen der Verkehrssicherheit soll Tempo 30 auf der Dossenheimer Landstraße geprüft werden.**
- **Es soll eine Gesamtbilanz der wegfallenden Parkplätze erstellt und weitere Möglichkeiten zur Kompensation geprüft werden.**

**gezeichnet**  
Isolde Greßler  
Vorsitzende

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.09.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 18.09.2019

### 2.1 Dossenheimer Landstraße / Umgestaltung zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße Vorentwurf sowie Machbarkeitsstudie und Ergebnisse der Bürgerbeteiligung Beschlussvorlage 0211/2019/BV

Als Tischvorlage liegen die Präsentation von Herrn Ritz (Anlage 06 zur Drucksache 0211/2019/BV), Vertreter der Ramboll GmbH, die Präsentation von Frau Keuchel (Anlage 07 zur Drucksache 0211/2019/BV), Amt für Verkehrsmanagement, sowie die Sachanträge der SPD-Fraktion (Anlage 08 zur Drucksache 0211/2019/BV) und der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen (Anlagen 09 und 10 zur Drucksache 0211/2019/BV) vor.

Herr Olaf Ritz, Vertreter der Ramboll GmbH, Herr Jens Wilkes, Vertreter der Rhein-Neckar Verkehr (rnv) GmbH, und Frau Keuchel, Amt für Verkehrsmanagement, erläutern anhand von Power-Point-Präsentationen (Anlagen 06 und 07 zur Drucksache 0211/2019/BV) den Sachverhalt. Im Rahmen der Vorstellung des Tagesordnungspunktes teilt Frau Keuchel mit, dass der in die Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Handschuhsheim aufgenommene Punkt

- Die Radführung Ost-West (Querungs-/Abbiegesituation) im Bereich Dossenheimer Landstraße/Fritz-Frey-Straße wird optimiert.

nicht umsetzbar sei.

Anschließend eröffnet Bürgermeister Heiß die Aussprache.

Stadtrat Grasser stellt für die SPD-Fraktion den als Tischvorlage vorliegenden **Sachantrag** (Anlage 08 zur Drucksache 0211/2019/BV) vor und begründet diesen:

1. Anstelle eines Schutzstreifens wird ein Radweg mit 1,80 Metern (m) Breite eingerichtet.
2. Der Radweg verläuft an der Haltestelle Biethsstraße hinter der Haltestelle entlang, analog zur Situation in der Brückenstraße oder Rohrbacher Straße.
3. Es wird generell Tempo 30 aufgrund der Lärmbelastigung sowie der Verkehrssicherheit der Radfahrenden eingeführt.
4. Stadtauswärts führt der Radweg an der Haltestelle Burgstraße schräg über die Straße neben der Linksabbiegespur. Durch ein Verkehrsschild wie an der Haltestelle Kussmaulstraße („Rücksicht!“ mit Hinweis auf Fahrradfahrende) soll auf den Vorrang der Radfahrenden aufmerksam gemacht werden.
5. Die Variante 2 mit der Baumreihe auch auf der Ostseite wird der anderen vorgezogen.
6. Die Dächer der Wartehäuschen sollen extensiv begrünt werden. Die Umsetzung soll nach dem Vorbild der Stadt Utrecht erfolgen.

Anschließend stellt Stadtrat Rothfuß für die Fraktion Bündnis'90/Die Grünen die ebenfalls als Tischvorlage vorliegenden **Sachanträge** (Anlagen 09 und 10 zur Drucksache 0211/2019/BV) vor und begründet diese:

Erster **Sachantrag** (Anlage 09):

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen der Dossenheimer Landstraße dahingehend zu verändern, dass der Radweg auf Höhe der Haltestelle Biethsstraße hinter der Haltestelle verläuft und nicht wie momentan geplant vor der Haltestelle.

Zweiter **Sachantrag** (Anlage 10):

Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeit der Pflanzung von Bäumen auch für die andere Straßenseite zu finden, ohne die erdgebundenen Leitungen zu beeinträchtigen.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Grasser, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Dr. Meißner, Stadtrat Kutsch, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Föhr, Stadtrat Pfeiffer

Folgende Fragen/Hauptaussagen werden vorgetragen:

- Worauf basiere die Einschätzung, dass der Kanal noch 50 Jahre in Ordnung sei?
- Der Verkehrsdurchlauf sei bei Tempo 30 höher als bei Tempo 50.
- Würde Tempo 30 auf der Dossenheimer Landstraße gelten, würden die der Straßebahn vorausfahrenden Personenkraftwagen (Pkw) diese ausbremsen. Dies sei für die Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nicht förderlich.
- Welchen Unterschied in der Fahrzeit würde es ausmachen, wenn auch die Straßebahn nur Tempo 30 fahren dürfe?
- Was würde passieren, wenn die Stadt Heidelberg in der Dossenheimer Landstraße Tempo 30 einrichten würde, trotz fehlender rechtlicher Grundlage?
- Es werde an den Oberbürgermeister die politische Forderung gestellt, hinsichtlich der Einrichtung von Tempo 30 in der Dossenheimer Landstraße nachzudenken.
- Die Pflanzung einer zweiten Baumreihe auf der Ostseite solle nur erfolgen, wenn die Kosten und der entstehende Aufwand vertretbar seien.
- Durch das Aufstellen von Pflanzkübeln oder Hochbeeten auf der Ostseite der Straße können im Vergleich zur Pflanzung einer zweiten Baumreihe Kosten gespart werden. Zusätzlich sollen Sitzgelegenheiten installiert werden.
- In der Karlsruher Straße habe der Gemeinderat vor einigen Jahren bereits beschlossen, Pflanzkübel aufzustellen. Dies sei eine gute Alternative zur Baumpflanzung.
- Für die Radfahrer sei es sicherer die Ampel zu nutzen, um links in die Fritz-Frey-Straße abbiegen zu können.
- Gebe es eine Alternative, für die links in die Fritz-Frey-Straße abbiegenden Fahrradfahrer eine Art „sicheren Weg“ anzubieten?
- Sei es bei der Einrichtung eines 1,80 m breiten Radweges und gleichzeitigem Entfall des Schutzstreifens (siehe Punkt 1 des Sachantrages der SPD-Fraktion) der Straßebahn möglich, die Radfahrer trotzdem zu überholen?
- Die derzeitige Lösung an der Haltestelle Biethsstraße hinsichtlich der Radwegführung funktioniere aufgrund der sichtbaren und klaren Trennung der Verkehrsteilnehmer gut. Diese Variante sei für die Radfahrer, in Bezug auf den Verkehrsfluss, schneller und attraktiver und sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer sicherer.

- Die Haltestelle Biethsstraße solle um zusätzliche 10 m barrierefrei hergestellt werden.
- Sei es möglich, an der Haltestelle Burgstraße auf der Westseite einen Zebrastreifen zu installieren? Die Ampelwartezeiten für die Fußgänger seien dort sehr lange. Es sei wichtig, dass die Fußgänger ihre Straßenbahnen erreichen und nicht bei Rot an der Ampel warten müssen und diese deshalb verpassen.

Bürgermeister Heiß, Herr Thewalt, Frau Keuchel und Herr Herzog, alle Amt für Verkehrsmanagement, sowie Herr Wilkes, Vertreter der rnv, antworten:

- Der Zustand des Kanals sei beim Abwasserzweckverband angefragt worden. Dort seien Unterlagen zum Zustand und dem Alter des Kanals vorhanden. Eine Kanalsanierung sei nur vor dem ersten Bauabschnitt durchzuführen.
- In der Dossenheimer Landstraße seien auf beiden Seiten Versorgungsleitungen verlegt, sodass die Umgestaltung problemloser durchgeführt werden könne.
- Der Straßenquerschnitt sei unabhängig von der erlaubten Geschwindigkeit in der Straße.
- Die Dossenheimer Landstraße sei eine Bundesstraße (Ortsdurchfahrt). Aus rechtlicher Sicht sei es möglich, im Bereich von zum Beispiel Schulen oder Kindertagesstätten kurze Strecken mit Tempo 30 einzurichten. Zusätzlich dürfe eingegriffen werden, wenn eine ganz besondere Gefahrenlage vorliege, die nicht auf anderem Weg entschärft werden könne.
- In der Dossenheimer Landstraße sei eine sichere Verkehrsführung möglich, sodass hier die Einrichtung von Tempo 30 entfalle.
- Sofern in der Dossenheimer Landstraße Tempo 30 angeordnet werden würde, dürfe dort auch die Straßenbahn nur maximal diese Geschwindigkeit fahren, da sie sich im gleichen Verkehrsraum bewege.
- Die Verwaltung sei an Recht und Gesetz gebunden und dürfe sich darüber nicht hinwegsetzen. Es liegen Stellungnahmen der Verkehrspolizei vor, die dies ebenfalls bestätigen. Die Stadt Heidelberg sei gegenüber der oberen Verkehrsbehörde, als erste Instanz das Regierungspräsidium, zur Einhaltung verpflichtet. Diese würde die Einrichtung von Tempo 30 auch entsprechend prüfen.
- Auch bei der Verwendung von Pflanztrögen und Hochbeeten sei es sinnvoll, einen Bodenschluss herzustellen, damit die Bäume die Möglichkeit haben, in den Boden zu wurzeln. Freiliegende Leitungen seien besonders zu schützen. Ohne Bodenschluss stehen Bäume in „Blumentöpfen“, was sehr pflegeintensiv sei. Auch diese Varianten seien im Vorfeld alternativ geprüft, jedoch verworfen worden.
- In Pflanzkübeln und Hochbeeten könne man keine Bäume mit raumprägendem Charakter pflanzen.
- Die Prüfung der Installation von Pflanzkübeln in der Dossenheimer Landstraße, gegebenenfalls in Kombination mit Sitzgelegenheiten, wird zugesagt. Hierdurch könnten allerdings Stellplätze entfallen.
- Die Problematik hinsichtlich der linksabbiegenden Fahrradfahrer in die Fritz-Frey-Straße sei im Sachvortrag ausreichend erläutert worden. Die Stadt Heidelberg sei für den täglichen Betrieb und die Verkehrssicherheit verantwortlich. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, könne für die Fahrradfahrer keine andere Alternative angeboten werden.
- In Bezug auf den Abbieger Fritz-Frey-Straße oder auch auf den Querschnitt der Straße sei für die Radfahrer wichtig zu wissen, dass man bald die Fahrradstraße Zeppelinstraße/Trübnerstraße umsetze. Die Fahrradstraße werde eine Vorfahrtstraße sein und stelle ein attraktives Fahrradangebot nach Norden dar.

- Der Schutzraum mit einer Breite von 1,20 m, wie in der Power-Point-Präsentation (Anlage 05 zur Drucksache 0211/2019/BV) dargestellt, müsse freigehalten werden, damit der Straßenbahnführer weiß, dass er die Radfahrer sicher überholen könne. Hierzu gebe es auch ein entsprechendes Urteil. Würde der Radweg mit einer Breite von 1,80 m eingerichtet, sei es der Straßenbahn nicht mehr möglich, die Radfahrer sicher zu überholen, sodass die Straßenbahn diesen hinterherfahren müsse.
- Die Barrierefreiheit sei Thema der Ausführungsplanung. Es sei problemlos möglich, die Haltestelle Burgstraße auf 40 m barrierefrei herzustellen. Hinsichtlich der Ausweitung dieser Barrierefreiheit sei es Aufgabe der Planer, dies zu prüfen.
- Die Problematik hinsichtlich der Ampelschaltung Haltestelle Burgstraße sei der Verwaltung bewusst. Diese sei in den vergangenen zehn Jahren nicht angepasst worden. Die Anpassung erfolge im Zuge der Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße.
- Die Ampel an der Haltestelle Burgstraße sei sehr wichtig, um die Pkw aufzuhalten und der Straßenbahn die Ausfahrt zu ermöglichen.
- In der Dossenheimer Landstraße gebe es das Prinzip der Pulkführerschaft und der dynamischen Straßenraumfreigabe. Wenn eine Straßenbahn in der Burgstraße starte um in Richtung Süden zu fahren, müsse der Autoverkehr an der Lichtsignalanlage halten und der Straßenbahn anschließend hinterherfahren. Ziel sei es, dass alle Lichtsignalanlagen wie eine Art Perlenschnur nacheinander aufgereiht und aufeinander abgestimmt seien (bis Ecke Berliner Straße/Straße Im Neuenheimer Feld).
- Es sei eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt worden, die zeige, dass das vorgenannte Prinzip umsetzbar sei. Diese Untersuchung sei auch mit einer Verkehrssimulation hinterlegt worden. Die Anlagen seien entsprechend umzubauen.

Stadtrat Grasser beantragt für den bereits eingebrachten Sachantrag der SPD-Fraktion eine getrennte Abstimmung. Zusätzlich solle der **Sachantrag** wie nachfolgend genannt modifiziert werden (Änderungen **fett markiert**):

- |   |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li><del>1. Anstelle eines Schutzstreifens wird ein Radweg mit 1,80 Metern (m) Breite eingerichtet.</del></li><li>2. Der Radweg verläuft an der Haltestelle Biethsstraße hinter der Haltestelle entlang, analog zur Situation in der Brückenstraße oder Rohrbacher Straße.</li><li>3. Es wird <b>empfohlen</b> generell Tempo 30 aufgrund der Lärmbelastigung sowie der Verkehrssicherheit der Radfahrenden <b>einzuführen</b>.</li><li>4. Stadtauswärts führt der Radweg an der Haltestelle Burgstraße schräg über die Straße neben der Linksabbiegespur. Durch ein Verkehrsschild wie an der Haltestelle Kussmaulstraße („Rücksicht!“ mit Hinweis auf Fahrradfahrende) soll auf den Vorrang der Radfahrenden aufmerksam gemacht werden.</li><li><del>5. Die Variante 2 mit der Baumreihe auch auf der Ostseite wird der anderen vorgezogen.</del></li><li>6. Die Dächer der Wartehäuschen sollen extensiv begrünt werden. Die Umsetzung soll nach dem Vorbild der Stadt Utrecht erfolgen.</li></ol> |
|---|

Hinsichtlich des zurückgezogenen Punkt 1 des Sachantrages solle jedoch eine Stellungnahme der Verwaltung im Vorfeld der kommenden Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses (HAFA) am 25.09.2019 übersandt werden, erklärt Stadtrat Grasser. Dies wird ihm von Seiten der Verwaltung zugesagt.

Stadtrat Kutsch stellt für die CDU-Fraktion folgenden mündlichen **Sachantrag**:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeit der Pflanzung von Bäumen auch für die andere Straßenseite zu finden, ohne die erdgebundenen Leitungen zu beeinträchtigen und die geplante Bauzeit zu verlängern.

Hinsichtlich der Pflanzung einer zweiten Baumreihe gebe es einen großen Vorbehalt, erklärt Bürgermeister Heiß. Der fehlende Durchstich in das Erdreich sei nur sehr kritisch umzusetzen ohne die erdgebundenen Leitungen zu beeinträchtigen und die Bauzeit zu verlängern.

Anschließend stellt Bürgermeister Heiß den Sachantrag der CDU-Fraktion als weitergehenden Antrag (in Bezug auf den Sachantrag der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen, siehe Anlage 10 zur Drucksache 0211/2019/BV) zur Abstimmung:

**Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 02:04:07 Stimmen**

Bürgermeister Heiß stellt die weiteren vorliegenden Sachanträge zur Abstimmung:

**Sachanträge** der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen:

Erster Sachantrag (Anlage 09):

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen der Dossenheimer Landstraße dahingehend zu verändern, dass der Radweg auf Höhe der Haltestelle Biethsstraße hinter der Haltestelle verläuft und nicht wie momentan geplant vor der Haltestelle.

**Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen**

Zweiter Sachantrag (Anlage 10):

Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeit der Pflanzung von Bäumen auch für die andere Straßenseite zu finden, ohne die erdgebundenen Leitungen zu beeinträchtigen.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 11:00:03 Stimmen**

Modifizierter Antrag der SPD-Fraktion (ohne Punkt 2, da dieser inhaltsgleich mit dem bereits einstimmig beschlossenen Sachantrag der Fraktion Bündnis'90/Die Grünen (siehe Anlage 09 zur Drucksache 0211/2019/BV) ist). Die einzelnen Punkte werden getrennt abgestimmt:

3. Es wird **empfohlen** generell Tempo 30 aufgrund der Lärmbelästigung sowie der Verkehrssicherheit der Radfahrenden **einzuführen**.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 09:04:01 Stimmen**

4. Stadtauswärts führt der Radweg an der Haltestelle Burgstraße schräg über die Straße neben der Linksabbiegespur. Durch ein Verkehrsschild wie an der Haltestelle Kussmaulstraße („Rücksicht!“ mit Hinweis auf Fahrradfahrende) soll auf den Vorrang der Radfahrenden aufmerksam gemacht werden.

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 08:02:04 Stimmen**

- |   |
|---|
| 6. Die Dächer der Wartehäuschen sollen extensiv begrünt werden. Die Umsetzung soll nach dem Vorbild der Stadt Utrecht erfolgen. |
|---|

**Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 13:01:00 Stimmen**

Bürgermeister Heiß lässt, mit Maßgabe dieser Anträge, über die **Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Handschuhsheim** abstimmen (**Änderungen fett markiert**):

*Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses 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 **mit folgenden Änderungen** zugestimmt:*
  - **Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeit der Pflanzung von Bäumen auch für die andere Straßenseite zu finden, ohne die erdgebundenen Leitungen zu beeinträchtigen.**
  - **Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen der Dossenheimer Landstraße dahingehend zu verändern, dass der Radweg auf Höhe der Haltestelle Biethsstraße hinter der Haltestelle verläuft und nicht wie momentan geplant vor der Haltestelle.**
  - **Es wird empfohlen generell Tempo 30 aufgrund der Lärmbelästigung sowie der Verkehrssicherheit der Radfahrenden einzuführen.**
  - **Stadtauswärts führt der Radweg an der Haltestelle Burgstraße schräg über die Straße neben der Linksabbiegespur. Durch ein Verkehrsschild wie an der Haltestelle Kussmaulstraße („Rücksicht!“ mit Hinweis auf Fahrradfahrende) soll auf den Vorrang der Radfahrenden aufmerksam gemacht werden.**
  - **Die Dächer der Wartehäuschen sollen extensiv begrünt werden. Die Umsetzung soll nach dem Vorbild der Stadt Utrecht erfolgen.**
  - *Die Aufwertung des nördlichen Hans-Thoma-Platzes und der Mühlingstraße inklusive der Optimierung der Abbiegesituation soll im Rahmen der Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße weiterverfolgt werden.*
- *Die Planung kann auf Basis des Vorentwurfs **mit den oben aufgeführten Änderungen** weitergeführt und zur Grundlage der Genehmigungsplanung für den Antrag auf Planfeststellung beim Regierungspräsidium Karlsruhe durch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH werden.*

**Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen**

**Außerdem ergehen folgende Arbeitsaufträge:**

1. ***Prüfung der Installation zusätzlicher Begrünungsmöglichkeiten in der Dossenheimer Landstraße mit Pflanzkübeln, gegebenenfalls in Kombination mit Sitzgelegenheiten.***
2. ***Übersendung einer Stellungnahme der Verwaltung im Vorfeld der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses am 25.09.2019 in Bezug auf den zurückgezogenen Punkt 1 des Sachantrages der SPD-Fraktion.***

**gezeichnet**  
Hans-Jürgen Heiß  
Bürgermeister

**Ergebnis:** Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 25.09.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 25.09.2019

### 22 Dossenheimer Landstraße / Umgestaltung zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße Vorentwurf sowie Machbarkeitsstudie und Ergebnisse der Bürgerbeteiligung Beschlussvorlage 0211/2019/BV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner weist auf das als Tischvorlage verteilte Beratungsergebnis des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.09.2019 und die dort beschlossenen Änderungen und Arbeitsaufträge hin.

Stadtrat Grasser fragt nach der **Erledigung** des im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss erteilten **Arbeitsauftrages** einer Stellungnahme der Verwaltung in Bezug auf den zurückgezogenen Punkt 1 des Sachantrages der SPD-Fraktion („Anstelle eines Schutzstreifens wird ein Radweg mit 1,80 Meter eingerichtet“).

Erster Bürgermeister Odszuck trägt daraufhin **folgende Information** des Fachamtes vor:

*Die Möglichkeit für Straßenbahnen, den langsamer fahrenden Radverkehr überholen zu können, ist aus rechtlicher Sicht nur gegeben, wenn zwischen dem Körper der Straßenbahn und der sichtbaren Markierung auf der Straße ein Abstand von 1,20 Meter eingerichtet wird. Dies ist bei der zur Verfügung stehenden Querschnittsbreite in der Dossenheimer Landstraße mit einem Radfahrstreifen in einer Breite von 1,80 Meter nicht möglich. Aus diesem Grund sieht die Planung lediglich einen Schutzstreifen als Radangebot vor.*

Stadtrat Karaaslan fragt bezüglich der Erreichbarkeit der Einzelhändler an und möchte zusätzlich wissen, ob bereits Kontakt mit den **Einzelhändlern** diesbezüglich aufgenommen worden sei. Ihm sei wichtig, dass diese **rechtzeitig einbezogen** würden.

Erster Bürgermeister Odszuck erklärt, die Straße bleibe halbseitig geöffnet und jedes Anwesen sei fußläufig erreichbar. Bezüglich der Anlieferung müsse eine Absprache mit den Baufirmen erfolgen, dies sei jedoch in solchen Fällen üblich und erprobt.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner ergänzt, Heidelberg sei eine der wenigen Städte, welche einen Baustellen-Unterstützungsfond hätten. Sobald Projektbeschlüsse und Detail-Pläne vorhanden seien, werde **mit den Einzelhändlern vor Ort Kontakt aufgenommen** und nach Lösungen gesucht. Dies werde grundsätzlich so gemacht und werde auch beim Projekt Dossenheimer Landstraße so gehandhabt werden.

Nach dieser Aussprache ruft Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner den Beschlussvorschlag des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.09.2019 auf.

Der Arbeitsauftrag bezüglich der Stellungnahme der Verwaltung zum Thema Radweg ist mit den Ausführungen von Erster Bürgermeister Odszuck in der heutigen Sitzung erledigt. Der Arbeitsauftrag bezüglich der Einzelhändler wird neu aufgenommen.

**Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses** (Änderungen **fett** dargestellt):

*Die Mitglieder 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 **mit folgenden Änderungen** zugestimmt:
  - **Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeit der Pflanzung von Bäumen auch für die andere Straßenseite zu finden, ohne die erdgebundenen Leitungen zu beeinträchtigen.**
  - **Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen der Dossenheimer Landstraße dahingehend zu verändern, dass der Radweg auf Höhe der Haltestelle Biethsstraße hinter der Haltestelle verläuft und nicht wie momentan geplant vor der Haltestelle.**
  - **Es wird empfohlen generell Tempo 30 aufgrund der Lärmbelästigung sowie der Verkehrssicherheit der Radfahrenden einzuführen.**
  - **Stadtauswärts führt der Radweg an der Haltestelle Burgstraße schräg über die Straße neben der Linksabbiegespur. Durch ein Verkehrsschild wie an der Haltestelle Kussmaulstraße („Rücksicht!“ mit Hinweis auf Fahrradfahrende) soll auf den Vorrang der Radfahrenden aufmerksam gemacht werden.**
  - **Die Dächer der Wartehäuschen sollen extensiv begrünt werden. Die Umsetzung soll nach dem Vorbild der Stadt Utrecht erfolgen.**
  - **Die Aufwertung des nördlichen Hans-Thoma-Platzes und der Mühlingstraße inklusive der Optimierung der Abbiegesituation soll im Rahmen der Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße weiterverfolgt werden.**
- Die Planung kann auf Basis des Vorentwurfs **mit den oben aufgeführten Änderungen** weitergeführt und zur Grundlage der Genehmigungsplanung für den Antrag auf Planfeststellung beim Regierungspräsidium Karlsruhe durch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH werden.

**Außerdem ergehen folgende Arbeitsaufträge:**

1. **Prüfung der Installation zusätzlicher Begrünungsmöglichkeiten in der Dossenheimer Landstraße mit Pflanzkübeln, gegebenenfalls in Kombination mit Sitzgelegenheiten.**
2. **Die betroffenen Einzelhändler sollen rechtzeitig kontaktiert und einbezogen werden.**

gezeichnet  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung/en und Arbeitsauftrag

## Sitzung des Gemeinderates vom 17.10.2019

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 17.10.2019

### 04 Dossenheimer Landstraße / Umgestaltung zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße Vorentwurf sowie Machbarkeitsstudie und Ergebnisse der Bürgerbeteiligung Beschlussvorlage 0211/2019/BV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner verweist auf das Beratungsergebnis des Haupt- und Finanzausschusses vom 25.09.2019.

Für die Fraktion **Die Heidelberger** bringt Stadträtin Winter-Horn folgenden **Antrag** ein, der als Tischvorlage (Anlage 11 zur Drucksache 0211/2019/BV) verteilt wird und begründet diesen:

Die Stadtverwaltung wird gebeten, auf der Dossenheimer Landstraße zwischen Hausnummer 43 und 51 eine Ladezone (in LKW-Länge) vorzusehen.

Erster Bürgermeister Odszuck erklärt, dass man grundsätzlich gerne einen Bereich für Kurzzeitparken oder eine Ladezone eingerichtet hätte. Dem widerspreche aber die Planung, die eine Gehweg-Mindestbreite sowie einen durchgängigen Schutzstreifen für Fahrräder beidseits vorsehe.

In dem genannten Abschnitt der Dossenheimer Landstraße 43 bis 51 gebe es daher keine Möglichkeit für Parkierungsflächen oder eine Ladezone. Unterstützt werde seine Aussage durch die Rechtsprechung zum Thema Be- und Entladen auf Fahrrad-Schutzstreifen. Denn genau das wolle der Gesetzgeber in Kürze noch einmal verschärfen, so dass der Verwaltung kein Spielraum bleibe, um dennoch einen Schutzstreifen zu unterbrechen, um eine Ladezone oder das Kurzzeitparken zu gestatten. Er werde das Anliegen aber gerne als Prüfauftrag mitnehmen.

Stadträtin Winter-Horn ist damit einverstanden, ihren Antrag als Prüfauftrag an die Verwaltung zu geben. Sie bittet darum, in die Prüfung auch die kreuzenden Straßen in dem genannten Bereich mit einzubeziehen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt das für die Verwaltung zu und erweitert den Prüfauftrag auf den gesamten Bereich rund um die Dossenheimer Landstraße 43 bis 51.

Da es keinen weiteren Diskussionsbedarf gibt, ruft er die Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses mit diesem Prüfauftrag zur Abstimmung auf.

**Beschluss des Gemeinderates:** (Änderungen und Arbeitsaufträge **fett** dargestellt):

*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 **mit folgenden Änderungen** zugestimmt:*

- **Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeit der Pflanzung von Bäumen auch für die andere Straßenseite zu finden, ohne die erdgebundenen Leitungen zu beeinträchtigen.**

- **Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen der Dossenheimer Landstraße dahingehend zu verändern, dass der Radweg auf Höhe der Haltestelle Biethsstraße hinter der Haltestelle verläuft und nicht wie momentan geplant vor der Haltestelle.**
- **Es wird empfohlen, generell Tempo 30 aufgrund der Lärmbelästigung sowie der Verkehrssicherheit der Radfahrenden einzuführen.**
- **Stadtauswärts führt der Radweg an der Haltestelle Burgstraße schräg über die Straße neben der Linksabbiegespur. Durch ein Verkehrsschild wie an der Haltestelle Kussmaulstraße („Rücksicht!“ mit Hinweis auf Fahrradfahrende) soll auf den Vorrang der Radfahrenden aufmerksam gemacht werden.**
- **Die Dächer der Wartehäuschen sollen extensiv begrünt werden. Die Umsetzung soll nach dem Vorbild der Stadt Utrecht erfolgen.**
- *Die Aufwertung des nördlichen Hans-Thoma-Platzes und der Mühlingstraße inklusive der Optimierung der Abbiegesituation soll im Rahmen der Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße weiterverfolgt werden.*

*Die Planung kann auf Basis des Vorentwurfs **mit den oben aufgeführten Änderungen** weitergeführt und zur Grundlage der Genehmigungsplanung für den Antrag auf Planfeststellung beim Regierungspräsidium Karlsruhe durch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH werden.*

**Außerdem ergehen folgende Arbeitsaufträge:**

1. **Prüfung der Installation zusätzlicher Begrünungsmöglichkeiten in der Dossenheimer Landstraße mit Pflanzkübeln, gegebenenfalls in Kombination mit Sitzgelegenheiten.**
2. **Die betroffenen Einzelhändler sollen rechtzeitig kontaktiert und einbezogen werden.**
3. **Die Verwaltung wird um Prüfung gebeten, ob es im Bereich um die Dossenheimer Landstraße 43 bis 51 eine Ladezone (für LKW-Länge) geben kann.**

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** einstimmig beschlossen mit Änderung/en und Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## 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 Vor- zugsvariante 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 Umleitungsverkehre).

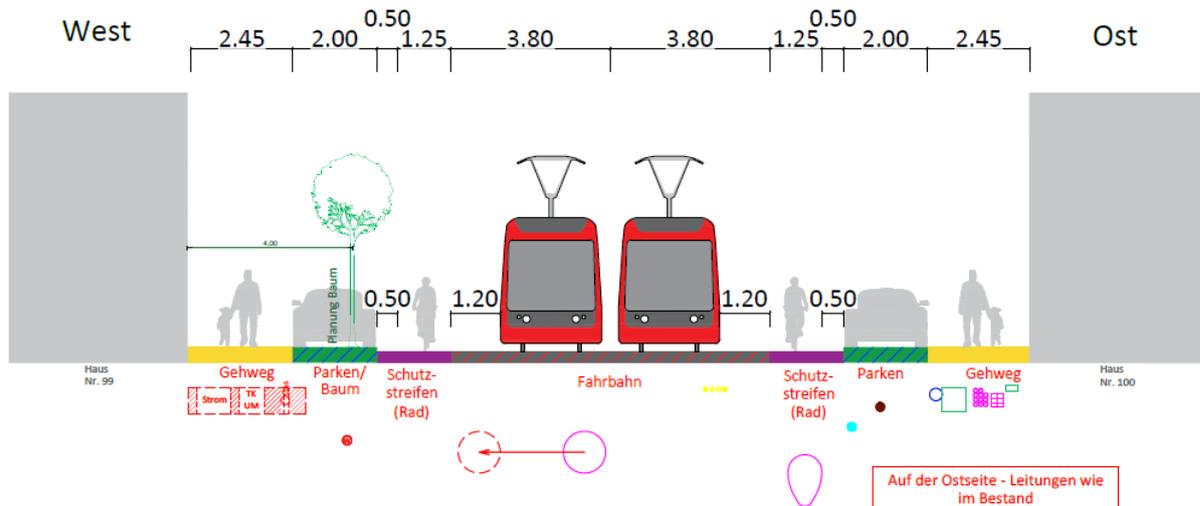
Im Themenbereich Umbauphase ging es vorrangig um Verständnisfragen zur Organisation und zum Ablauf. Insbesondere für Gewerbetreibende ist in diesem Themenschwerpunkt eine gute Erreichbarkeit und Anlieferbarkeit ihrer Geschäfte und Betriebe wichtig.

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.

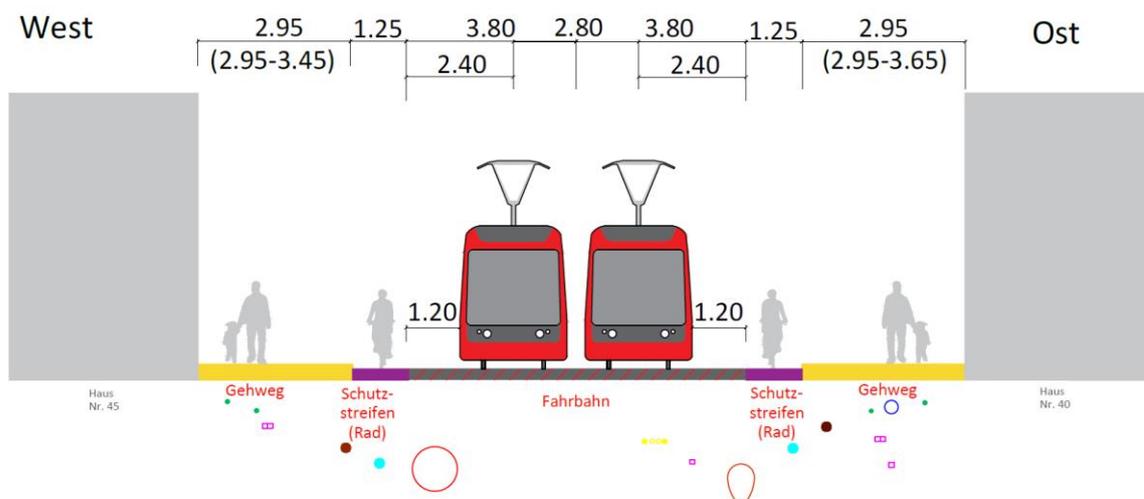
### **3. Erläuterung Vorentwurf (vertiefte Vorzugsvariante)**

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 Anschlusshaltestellen 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 Fahrbahnmitte 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 unsteten und hupenden Verkehrs, der sowohl von Seiten der Straßenbahn als auch der Autos viel Lärm erzeugt, reduziert. Im Fahrbahnbereich soll lärmmindernder 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 Durchfahung 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	+	<b>Ziel/e:</b> Bürger/Innenbeteiligung und Dialogkultur fördern <b>Begründung:</b> Ein Bürgerbeteiligungsverfahren wurde durchgeführt. Bürgerinteressen konnten in die Planung einfließen.
SL 10	+	<b>Ziel/e:</b> Barrierefrei bauen <b>Begründung:</b> Die Haltestellen Burgstraße und Biethsstraße werden barrierefrei umgebaut.
MO 1	+	<b>Ziel/e:</b> Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern. <b>Begründung:</b> 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
05	Präsentation Amt 81
06	Präsentation Ramboll und RNV <b>Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 18.09.2019</b>
07	Präsentation Amt für Verkehrsmanagement <b>Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 18.09.2019</b>

Drucksache:

**0211/2019/BV**

00298729.doc

...

	<b>schusses am 18.09.2019</b>
08	Sachantrag der SPD-Fraktion vom 18.09.2019 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 18.09.2019</b>
09	Sachantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 18.09.2019 (Radweg Haltestelle Biethstraße) <b>Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 18.09.2019</b>
10	Sachantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 18.09.2019 (Dossenheimer Landstraße 2. Baumreihe) <b>Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 18.09.2019</b>
11	Sachantrag der HD'er-Fraktion vom 17.10.2019 <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 17.10.2019)</b>