

81 - Amt für Verkehrsmanagement  
 81.3 Abteilung Entwurf Verkehrsanlagen

Heidelberg, 11.10.2021  
 Petra Keuchel  
 ☎ 58-30 540  
 📠 58-30 590

**Dossenheimer Landstraße**

Mit Vorlage 0211/2019/BV wurde der Vorentwurf der Dossenheimer Landstraße zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße durch den Gemeinderat beschlossen. Mit dem Beschluss verbunden waren Änderungen und Arbeitsaufträge verbunden, zu denen die Verwaltung wie folgt Stellung nimmt.

**Aufträge des Gemeinderates zu Änderungen des Beschlusses**

- 1. 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 hat die Pflanzung von Bäumen auch für die Ostseite der Straße ausführlich geprüft. Im östlichen Gehweg-/Fahrbahnbereich liegen Versorgungsleitungen, die verlegt werden müssten, um weitere Baumstandorte zu ermöglichen. In Ergänzung zu den Hausanschlussleitungen zur Ver- und Entsorgung können keine weiteren Baumstandorte ohne Beeinträchtigung der erdgebundenen Leitungen gefunden werden. Auch die weitere Ausarbeitung hat zu keinem anderen Ergebnis geführt.

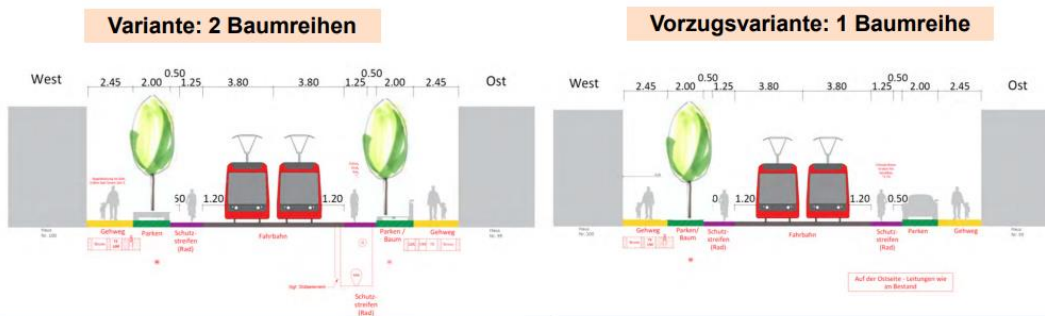
Hinweis: Anlage 05, Seite 16 (BB Handschuhsheim)

Anlage 05 zur Drucksache 0211/2019/BV

**Umgestaltung Dossenheimer Landstraße – Vorentwurf**  
 Grundsatzfrage in der Bürgerbeteiligung

Bürgerbeteiligung

- ➡ **2. Baumreihe auf der Ostseite?**



<b>Baukosten Vorzugsvariante:</b> 28 Mio EUR	<b>Bauzeit Vorzugsvariante:</b> 2 Jahre
<b>Mehrkosten 2. Baumreihen:</b> + 5 Mio EUR	<b>Verlängerte Bauzeit mit 2. Baumreihe:</b> + 9 Monate
Grund: Zusätzlicher Leitungsbau zur Schaffung der Baumquartiere erforderlich	

- 2. 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.**

Der Verlauf des Radweges im Bereich Haltestelle Biethstraße wurde angepasst. Er verläuft hinter dem Wartebereich der Fahrgäste.

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

Die gesetzlichen Voraussetzungen zur Einrichtung von Tempo 30 sind auf der Dossenheimer Landstraße nicht gegeben. Die derzeitige politische Diskussion zur Umkehr der Regelgeschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h hat keine Auswirkung auf den Umgang mit der Geschwindigkeit in der Dossenheimer Landstraße im betrachteten Abschnitt.

Aus SEVA: Anlage 07, Seite 6

### **Umgestaltung Dossenheimer Landstraße - Vorentwurf** Tempo 30 wegen Lärm und Sicherheit / Prüfauftrag Bezirksbeirat

- **Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h** ist nicht vorgesehen:  
Bundesstraße (fehlende Rechtsgrundlage),  
Umleitungsstrecke BAB,  
ÖPNV-Beschleunigung
- **Lärmgutachten** wird im Rahmen der Planfeststellung erstellt.  
Sollten Maßnahmen notwendig werden, wird dies in der weiteren Planung dargestellt.
- **Querschnitt der Straße** ist unabhängig von der angeordneten Geschwindigkeit

**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.**

Stadtauswärts wird weiterhin der Radweg am Fahrbahnrand geführt bis zur Lichtsignalanlage. Eine Verflechtung mit dem Fahrbereich des motorisierten Individualverkehrs wird nicht eingerichtet. Wie im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss dargestellt, sind die Voraussetzungen nicht erfüllt. In dieser konkreten Situation wird die daraus entstehende Verkehrsunsicherheit deutlich, die aus fachlicher Sicht nicht durch eine Beschilderung gemildert werden kann. Die Situation an der Haltestelle Kußmaulstraße ist nicht vergleichbar, da hier die der motorisierte Individualverkehr einstreifig und parallel zum Radfahrenden auf einem Radfahrstreifen geführt wird und es alleinig darum geht, beide Verkehrsteilnehmer im Längsverkehr zu verflechten ohne Aufweitung in Fahrstreifen und Abbiegebeziehungen.

Aus SEVA: Anlage 07, Seite 5

## Umgestaltung Dossenheimer Landstraße - Vorentwurf

Optimierung Radführung als Linksabbieger Fritz-Frey-Straße / Prüfauftrag Bezirksbeirat



### Voraussetzung für die Einrichtung eines Linksabbiegestreifens :

- Überqueren nur eines Fahrstreifens
- Zeitlich versetztes Auftreten von Autoverkehr und Radverkehr – NEIN
- Überwiegend gebündeltes Auftreten von Autoverkehr – JA von Radverkehr – NEIN
- Empfehlung an großen/ unübersichtlichen Knoten: zusätzliches Angebot für indirektes Linksabbiegen

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010, FGSV



**Kein Linksabbiegestreifen für Radfahrer in die Fritz-Frey-Straße wegen gefährlicher Situation über eine Länge von 120m und weiterer fehlender Voraussetzungen.  
=> Verbesserung des heutigen Angebotes.**

**5. Die Dächer der Wartehäuschen sollen extensiv begrünt werden. Die Umsetzung soll nach dem Vorbild der Stadt Utrecht erfolgen.**

HSB/rnv haben diesen Sachverhalt wie folgt bewertet:

- Aufgrund der maximalen Dachlasten sind bei den freitragenden Unterständen an Straßenbahnhaltestellen nur extensive Sedum-Moos-Begrünungen möglich.
- Aufgrund der entfallenden Dachverglasung ist eine längere Beleuchtung erforderlich. Das geringe CO<sub>2</sub>-Bindungspotenzial der Bepflanzungsart wird dadurch egalisiert.
- Bei Straßenbahnhaltestellen ist aufgrund der Oberleitung eine Pflege der Dachbegrünung mit einem hohen Aufwand verbunden.
- Mehrkosten bei Anschaffung aufgrund Dachbegrünung rund 40.000 € (brutto für vier Fahrgastunterstände mit opakem Glasdach).

- Instandhaltung: erhöhter Aufwand. Da DEGESTA (Werbepartner der HSB bei Fahrgastunterständen) die Übernahme der Instandhaltung begrünter Unterstände abgelehnt hat, würden die Kosten bei Eigenerbringung entweder direkt durch die Stadt zu finanzieren sein oder über das ÖPNV-Defizit zu tragen sein. Hierfür ist noch keine Kostenermittlung erfolgt.

Eine Dachbegrünung an Straßenbahnhaltestellen ist insgesamt nicht vorteilhaft und nicht wirtschaftlich. HSB und rnv teilen die Ziele des KAP und plädieren dafür, dass weiterhin „Begrünung“ dort vorangetrieben wird, wo es mit einem vertretbaren Mitteleinsatz möglich und bei Eignung der Flächen sinnvoll ist. Einen Modellversuch würden HSB und rnv an innerstädtische Buswartehäuschen (z.B. Herrenmühle) oder Fahrradunterständen bevorzugen. **Daher empfehlen HSB/rnv keine Umsetzung an dieser Stelle.**

**Die Stadtverwaltung nimmt die Prüfergebnisse zur Kenntnis und schlägt trotzdem die Umsetzung als Modellversuch „Begrünung der Dächer der Haltestellen beziehungsweise Warthäuschen des ÖPNV“ gemäß des Antrags 0667/2019/AN und des Gemeinderatsbeschlusses vom 17.10.2029 (DS 0211/2019/AN) an den Haltestellen Burg- und Biethsstraße vor.**

***6. 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 Aufgabe ist Amt 61 als Fachamt übertragen worden. Die Bearbeitung kann aufgenommen werden, wenn laufende Projekte bearbeitet wurden. Eine gemeinsame Realisierung mit der Baumaßnahme Dossenheimer Landstraße ist aus zeitlichen und ggf. auch logistischen Gründen nicht vorgesehen.

## **Arbeitsaufträge aus Beschlusslauf:**

### **1. Prüfung der Installation zusätzlicher Begrünungsmöglichkeiten in der Dossenheimer Landstraße mit Pflanzkübeln, gegebenenfalls in Kombination mit Sitzgelegenheiten.**

Grundsätzlich werden aus fachlicher Sicht Begrünungen durch bepflanzte Kübeln aufgrund der schwierigen und aufwändigen Pflege kritisch gesehen. Auch bei einer Verlagerung der Betreuung dieser Elemente in nachbarschaftliche Hände zum Beispiel unter der Federführung des Stadtteilvereins wird befürchtet, dass die Pflege nicht auf Dauer gewährleistet sein wird.

Dennoch ist die Verwaltung bereit, diesen Versuch zu starten. Entlang der Straße können im Abschnitt zwischen der Mühlingstraße und Burgstraße Orte mit Pflanzkübeln gegebenenfalls in Kombination mit Sitzgelegenheiten grundsätzlich geschaffen werden, wenn die Pflege außerhalb der Stadtverwaltung organisiert werden kann. Dies kann im weiteren Planungsverlauf konkretisiert werden. Durch den nur begrenzt zur Verfügung stehenden Seitenraum ist es möglich, dass für sinnvolle Standorte geplante Stellplätze entfallen.

### **2. Die betroffenen Einzelhändler sollen rechtzeitig kontaktiert und einbezogen werden.**

Die betroffenen Einzelhändler wurden und werden über die weiteren Planungen insbesondere hinsichtlich des Bauablaufes kontaktiert und einbezogen. Die Wirtschaftsverkehrsbeauftragte vom Amt für Verkehrsmanagement und das Amt für Wirtschaftsförderung und Wissenschaft sind bereits Ansprechpartner und gehen auf die Betriebe auch von sich aus zu.

### **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.**

Der genannte Bereich ist die engere Stelle mit einem Querschnitt von 16m. Mit einem zukünftig separaten Angebot für Radfahrer ist das heute praktizierte Halten direkt vor den Betrieben nicht mehr zulässig. Dafür werden insgesamt drei Ladezonen im unmittelbaren Bereich eingerichtet:

- Hans-Thoma-Platz / Angelweg
- Mühlingstraße
- Dossenheimer Landstraße stadtauswärts an der Ecke Biethsstraße