

Per Sitzungsdienst und E-Mail zugestellt an

Gemeinderat Heidelberg, Bezirksbeirat Heidelberg-Handschuhsheim, BUND, NABU, ADFC

Mannheim/Heidelberg, 29. September 2023

Neugestaltung Dossenheimer Landstraße: Rückmeldung zu Ihren Fragen/ Eingaben bezüglich der Bäume an der Haltestelle "Burgstraße"

Sehr geehrte Gemeinderätinnen und Gemeinderäte,
Sehr geehrte Bezirksbeirätinnen und Bezirksbeiräte,
sehr geehrte ehrenamtlich Engagierte,

im Nachgang zur Bezirksbeiratssitzung am 22. Juni, zum Vor-Ort-Termin an der Haltestelle Burgstraße am 25. Juli sowie zu dem am 19. September 2023 im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss der Stadt Heidelberg vorgestellten SPD-Sachantrag liefern wir Ihnen anbei Antworten auf die Fragen und Prüfaufträge, die vor Ort nicht abschließend beantwortet werden konnten, in Form eines Fragen-Antworten-Katalogs nach. Sie erhalten dieses Schreiben als Vertreter:in der beteiligten Institutionen und Initiativen. Vertiefende Detailinformationen zu den genannten Sachverhalten bietet der genehmigte und öffentlich zugängliche Planfeststellungsbeschluss, der auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Karlsruhe abrufbar ist: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt1/ref17/seiten/planfeststellungsbeschluesse/dossenheimer-landstrasse/>.

Warum wird der baumbestandene Grünstreifen östlich der Haltestelle Burgstraße für die Neugestaltung der Dossenheimer Landstraße benötigt?

Ziel der Baumaßnahme „Neugestaltung der Dossenheimer Landstraße“ ist ein **leistungsfähiger und attraktiver ÖPNV**, der die Menschen zum Umstieg bewegt und damit die **Verkehrswende** vorantreibt. Konkret werden neben der Gleiserneuerung die zwei Haltestellen Bieths- und Burgstraße **barrierefrei ausgebaut**. Unter anderem werden die Bahnsteige der Haltestelle deutlich verbreitert, um auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen oder Menschen mit Kinderwagen einen uneingeschränkten Zugang zu ermöglichen.

Neben der komfortablen Nutzung stehen **Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des ÖPNV** im Vordergrund der Planungen. Da sich Auto- und Straßenbahnverkehr in der Dossenheimer Landstraße denselben Verkehrsraum teilen, muss die Verkehrsführung dort auf einen flüssigen Verkehr ausgerichtet sein. Dieses Ziel wird mit der sogenannten Pulkführerschaft der Straßenbahn erreicht. Dafür müssen bestimmte Voraussetzungen bei der Fahrsignalanlage und Aufstellflächen

des Autoverkehrs geschaffen werden. So ist beispielsweise eine ausreichende Aufstellfläche an der Kreuzung Dossenheimer Landstraße / Fritz-Frey-Straße notwendig.

Daneben ist ein **regelkonformes und attraktives Radverkehrsangebot** in Richtung Norden erforderlich. Hierfür ist der vom Autoverkehr getrennte Radweg auf der Ostseite vorgesehen, der am Knoten Fritz-Frey-Straße die Dossenheimer Landstraße quert. Der östliche Radweg wird – anders als heute – als attraktive und anhand von Beschilderung und Markierungen gut erkennbare Verbindung ausgeführt.

Maßgeblich für die Verbreiterung der Verkehrsanlage ist, aufgrund des erhöhten Platzbedarfs, vorrangig die dringend benötigte breitere und damit barrierefreie Haltestelle Burgstraße. Hierfür kommt als zu nutzende zusätzliche Fläche lediglich der Grünstreifen mit Baumbestand östlich der Haltestelle in Frage.

Wurden Alternativen zu Fällungen gewissenhaft geprüft?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde eine vollumfängliche **Umweltverträglichkeitsprüfung** durchgeführt. Dabei wurde insbesondere auch die Verhältnismäßigkeit geprüft, in dem die Auswirkungen der Baumfällungen im Rahmen der Baumaßnahme zusammengetragen, bilanziert und bewertet wurden. Dabei wurden sowohl private als auch öffentliche Interessen abgewogen. Nach **Abwägung** aller Vor- und Nachteile des Vorhabens hat die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben unter der Auflage von Ausgleichspflanzungen und der Zusage, vor Ausführung nochmals genau zu prüfen, welche Fällungen im Einzelfall erforderlich sind, genehmigt.

Wurde auch die Verkehrsplanung, insbesondere die Radwegeplanung, auf Alternativen geprüft?

Hierzu möchten wir zunächst festhalten, dass nicht eine Verkehrsart im Speziellen den zusätzlichen Platzbedarf begründet. Es ist falsch, anzunehmen, dass durch eine Verschiebung des Radwegs mehrere oder gar alle Bäume erhalten werden können. Wie im Lageplan erkennbar müssten selbst bei einem vollständigen Verzicht auf den Radweg ein Großteil der Bäume, wenn nicht sogar alle Bäume, entfallen. Zur Frage: Ja, im Planfeststellungsverfahren wurden **Alternativen geprüft** zum Radweg auf der Ostseite. Aufgrund der Verkehrsbelastung ist eine getrennte Führung vom motorisierten Verkehr für die Radfahrer:innen erforderlich. Als Alternative zu einem Radweg im Osten wurden eine eigene Linksabbiegespur für den Radverkehr in die Fritz-Frey-Straße und ein Zweirichtungsradweg auf der Westseite geprüft. Die eigene Linksabbiegespur erfordert zuvor das Nutzen der Autospur durch die Radfahrenden, was bei dem hohen Verkehrsaufkommen in der Dossenheimer Landstraße Landstraße nicht möglich ist. Daher fällt auch die durch den Sachantrag der SPD am 19.09.2023 geforderte Prüfung einer Mitführung des Radverkehrs auf der Fahrspur negativ aus. Eine ausführliche Darstellung hierzu bietet die Anlage 07, Folie 5 zur damaligen Beschlussfassung über den Vorentwurf im Jahr 2019 (Gemeinderatsvorlage 0211/2019/BV, im Ratsinformationssystem der Stadt Heidelberg einsehbar). Die Entscheidung, den Radweg auf der Westseite zu führen, wurde verworfen, da es dort nicht

genug Platz für die vorgeschriebene Mindestbreite von 3,50 Metern gibt. Diese Breite ist notwendig, um einen sicheren gemeinsamen Zweirichtungs-Geh- und Radweg zu gewährleisten. Außerdem entstünden durch eine solche Variante Sicherheitsrisiken für alle Verkehrsteilnehmer:innen, da Fußgänger und Radfahrende sich im Umfeld der Haltestelle in die Quere kämen. Auch die Lage der Bordsteine auf der Westseite ist nicht veränderbar, da sie durch die Schleppkurve größerer Fahrzeuge vorgegeben ist.

Welcher Ausgleich wird für die notwendigen Baumfällungen geschaffen?

Entsprechend eines gesetzlich festgelegten Systems werden bei Baumentnahmen notwendige **Ausgleichspflanzungen** zur Auflage gemacht. Bei der Neugestaltung der Dossenheimer Landstraße haben sich die Projektpartner entschieden, bei der Anzahl der Neupflanzungen und durch die Wahl eines möglichst maßnahmennahen Standorts **freiwillig über die Auflagen hinauszugehen**.

Daneben tragen weitere Maßnahmen, wie beispielsweise die Begrünung der Lärmschutzwand sowie die Herstellung eines geräuscharmen Asphaltbelags anstelle des Gleispflasters auch zu **geringerer Geräuschentwicklung** vor Ort bei.

Gibt es noch Möglichkeiten für den Baumerhalt?

Dem Wunsch des Bezirksbeirats Handschuhsheim und der jüngsten Diskussion im Gemeinderat entsprechend wird vor der Bauausführung im Einzelfall geprüft, inwieweit **einzelne Bäume** umgesetzt oder zurückgeschnitten statt gefällt werden können. Die Möglichkeit, alle Bäume zu erhalten, ist mit den Planungszielen allerdings **nicht vereinbar**. Da die Umsetzung von einzelnen Bäumen zudem mit hohen Kosten und einem Ausfallrisiko verbunden ist, möchten die Projektbeteiligten hierzu eine politische Beschlussfassung herbeiführen.

Wann wurde bekannt, dass die Bäume gefällt werden müssen?

Bereits im **Lageplan des Grundsatzbeschlusses** zum Planungskonzept („Vorentwurf“) von 2019 ist durch die Auskreuzung der betroffenen Bäume ersichtlich, dass an der Burgstraße Bäume entfallen müssen. Damals standen diese Baumfällungen jedoch nicht im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion. Das Thema Bäume fokussierte sich auf die Anzahl der Neupflanzungen entlang des neuzugestaltenden Straßenraums und der hiermit verbundenen Kompensation der entfallenden Bäume durch Neupflanzungen einer östlichen Baumreihe.

Weitere Fragen und Antworten zur Neugestaltung der Dossenheimer Landstraße finden Sie künftig auf der Website www.dossenheimer-landstrasse.de.

Wie geht es nun bezüglich der Bäume weiter?

Gemeinsam mit einer ökologischen Baubegleitung und dem städtischen Grünflächenamt wird die rnv bis voraussichtlich Sommer 2024 – gemäß Bauablauf damit rechtzeitig vor dem Beginn der Arbeiten an der Haltestelle Burgstraße – eine Prüfung der tatsächlichen Notwendigkeit des Fällens zur Ausführung der Planung gemäß Planfeststellungsbeschluss durchführen und weitere Maßnahmen vorschlagen.

Freundliche Grüße



Frank Dommasch,
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH



i.V. Hendrik Stalman-Fischer,
Amt für Mobilität,
Stadt Heidelberg



Klaus-Peter Hofbauer,
Tiefbauamt,
Stadt Heidelberg