Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey Straße

Quelle Abbildung: Stadt Heidelberg

Dokumentation der Bürgerbeteiligungsveranstaltungen am 19. März 2019 und am 04.Juni 2019

STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

HINTERGRUND

Die Dossenheimer Landstraße ist in vielfacher Hinsicht die „Hauptstraße" in Heidelbergs nördlichem Stadtteil Handschuhsheim. Neben der Wohnnutzung sind hier viele Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf und diverse Dienstleistungsangebote angesiedelt. Sie hat damit eine hohe Bedeutung für die Nahmobilität der angrenzenden Quartiere. Allerdings entspricht das Angebot an Verkehrsinfrastruktur nicht den aus ihrer Funktion resultierenden Anforderungen insbesondere für den Fuß- und den Radverkehr.

Die Dossenheimer Landstraße ist auch eine bedeutende Magistrale im Verkehrsnetz der Stadt Heidelberg. Mit über 20.000 Kfz am Tag und drei verkehrenden Straßenbahnlinien der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) besitzt die Straße sowohl für den Kfz- als auch für den öffentlichen Verkehr eine wichtige Verkehrsfunktion. Doch eine sanierungsbedürftige Schieneninfrastruktur, die mangelnde Barrierefreiheit der Haltestellen und ein nicht zeitgemäßes Zusammenspiel zwischen Kfz- und Straßenbahnverkehr, mit gegenseitigen Behinderungen und mangelndem Verkehrsfluss, werden auch hier den Anforderungen nicht gerecht.

Eine Sanierung der maroden Schieneninfrastruktur ist dringlich und soll zeitnah erfolgen. Die Stadt Heidelberg begreift dies als Chance, den gesamten Straßenzug zwischen Fritz-Frey-Straße im Norden und Hans-Thoma-Platz im Süden zu einem attraktiven Stadtraum umzugestalten und damit die heutigen Anforderungen an Barrierefreiheit, Platzbedarf für den nicht-motorisierten Verkehr und Aufenthaltsqualität zu erfüllen.

In einem ersten Schritt wurde eine Machbarkeitsuntersuchung (Büro StadtBahnGestaltung) in Auftrag gegeben, die Aussagen dazu trifft, wie die Flächen im Straßenraum für verschiedene Verkehrsmittel aufgeteilt, Grünflächen und Bäumen integriert werden können und welche Vor- und Nachteile sich aus möglichen Anordnungen und Kombinationen ergeben. Daraus ergab sich eine sogenannte „Vorzugsvariante".

In Folge der Machbarkeitsstudie wurde deutlich, dass auf Grund limitierender Faktoren, wie die Lage zahlreicher Leitungen im Straßenraum nur einen Teil der Überlegungen der Studie umzusetzen sind. Deshalb wurden in einer vertiefenden Studie (Büro Ramboll) die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung mit den gegebenen Rahmenbedingungen in Einklang gebracht.

Quelle Abbildung: Google Maps

BÜRGERBETEILIGUNG IM RAHMEN DES PROJEKTS

Gemäß der Heidelberger Planungskultur sollen auch bei der Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße die Bürgerinnen und Bürger von Handschuhsheim in den laufenden Prozess einbezogen werden, um ihre Ideen und Anregungen in die Planung einbringen zu können. Im März 2018 hat der Gemeinderat daher ein Konzept für die Bürgerbeteiligung zur Umgestaltung beschlossen. Nach einer - durch die Rahmenbedingungen der Planung bedingten - Verzögerung konnte der Beteiligungsprozess mit einer ersten Veranstaltung am 19. März 2019 gestartet werden. Sie bot ausführliche Informationen über die Handlungsmöglichkeiten und die Abhängigkeit von Entscheidungen zur Gestaltung sowie Grenzen für die Umsetzung von Maßnahmen. Des Weiteren bestand für die Bürgerschaft Gelegenheit, die vorliegenden Planungen intensiv zu diskutieren und Rückmeldungen und Hinweise für die weiteren Planungsschritte zu geben.

Eine zweite Veranstaltung wurde für den 04. Juni 2019 angesetzt. Dort wurden die Ergebnisse der ersten Veranstaltung reflektiert und die überarbeitete Vorzugsvariante für die Dossenheimer Straße sowie die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung vorgestellt werden. Desweiteren erhielten die Bürgerinnen und Bürger Information über die Umbauphase und den damit verbundenen Bauablauf.

ERSTE BÜRGERINFORMATIONSVERANSTALTUNG AM 19. MÄRZ 2019 IM CARL-ROTTMANN-SAAL

Begrüßung

Herr Odszuck, Erster Bürgermeister der Stadt Heidelberg, begrüßt die rund 130 anwesenden Bürgerinnen und Bürger sowie die Vertretungen der rnv, der Planungsbüros und der Fachverwaltung. Er gibt seiner Freude Ausdruck, dass so viele der Einladung gefolgt sind. Ziel der Veranstaltung sei es, die Bürgerschaft an den Überlegungen zur Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße zu involvieren und damit ihre Belange für einen attraktiven Stadtraum zu berücksichtigen, der jede Verkehrsteilnehmerin und jeden Verkehrsteilnehmer unabhängig von der Verkehrsmittelwahl in gleichem Maße würdigt, Verkehrsflächen gerecht aufteilt, mehr Aufenthaltsqualitäten bietet und dabei die Sicherheit aller Teilnehmenden gewährleistet.

Ihm sei bewusst, dass es hierzu unterschiedliche Meinungen und auch Befürchtungen gebe, dass dies nicht gelingen kann, weil in den Augen der Bürgerinnen und Bürger andere Projekte höhere Priorität haben könnten. Er fordert alle Bürgerinnen und Bürger auf, ihre Meinungen einzubringen. Dabei dürfen auch kontroverse Diskussionen geführt werden.

Frau Stete vom Büro StetePlanung begrüßt als Moderatorin ebenfalls alle Anwesenden und erläutert den geplanten Ablauf.

ABLAUF DER VERANSTALTUNG

18:00 Uhr **Einführung**

Ziel der Veranstaltung

Einführung in die Planungsaufgabe

18:20 Uhr **Planungen zur Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße**

Ansätze, Varianten, Vorgaben und Spielräume, Umgang mit Problemen

18:45 Uhr **Verständnisfragen**

19:00 Uhr **Vorstellung der bisherigen Gesamtergebnisse → Vorzugsvariante**

19:20 Uhr ***Pause***

19:40 Uhr **Diskussion der Vorzugsvariante an Thementischen**

- Kfz-Verkehr / Parken / Laden

- ÖPNV / Haltestellen

- Nahmobilität / Fuß- und Radverkehr

Es können alle Thementische besucht werden

21:00 Uhr **Präsentation der Ergebnisse und Ausblick**

21:30 Uhr **Ende der Veranstaltung**

BISHERIGER PLANUNGSABLAUF

Frau Keuchel (Amt für Verkehrsmanagement, Abteilung Entwurf Verkehrsanlagen) gibt einen Überblick über die bisherigen Planungsschritte und benennt die planerisch-technischen Rahmenbedingungen und die Ziele für die Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße. Des Weiteren stellt sie den weiteren Zeitplan für die Planungen vor:

Oktober 2017 – Juli 2018	**Machbarkeitsstudie Dossenheimer Landstraße** Büro StadtBahnGestaltung, Leipzig
April 2018 – Oktober 2018	**Verkehrstechnische Untersuchung der Vorzugsvariante** Büro VCDB, Dresden
Ab Oktober 2018	**Vorentwurfsplanung Dossenheimer Landstraße** Büro Ramboll, Karlsruhe
19.03.2019	**1. Bürgerveranstaltung**
Mai/Juni 2019	**2. Bürgerveranstaltung**
Juli - Oktober 2019	**Gremienlauf**
Ab Oktober 2019	**Planfeststellungsverfahren/Dauer 2 Jahre**
Herbst 2021	**Weiterführende Planung**
Herbst 2022	**Baubeginn mit Bürgerinformation vorab**

MACHBARKEITSSTUDIE FÜR DIE DOSSENHEIMER LANDSTRASSE

Herr Besier (Büro StadtBahnGestaltung) stellt die Machbarkeitsstudie für die Dossenheimer Landstraße vor (siehe auch Präsentation im Anhang). Hier wurde eine gründliche Analyse der Ausgangslage durchgeführt und auch die historische Bedeutung der Straße bewertet. Als Mängel wurden insbesondere die schlechten Bedingungen für den Fuß- und den Radverkehr, wildes Parken auch auf Gehwegen, ein schlechter Zustand von Fahrbahn und Gleisanlagen, keine barrierefreien Haltestellen und insgesamt ein ungünstiger Raumeindruck im Gutachten identifiziert.

Ziel der Studie war es, einen ausgewogenen und ansprechenden Straßenraum zu schaffen, der eine städtebauliche Integration der Dossenheimer Landstraße in ihr Umfeld ermöglicht. Dabei sollte ein angemessenes Angebot für jedes Verkehrsmittel und jeden Verkehrsteilnehmenden geschaffen werden, unter der Prämisse eines stark begrenzten Platzangebots im Straßenquerschnitt. Zugleich sollte eine Integration von Grünflächen und Baumreihen in die Überlegungen mit einfließen.

Im Ergebnis wurden fünf Varianten entwickelt, die das Spektrum von einer einfachen Gleissanierung bis zu einem Vollumbau der Straße abbilden. Anhand ausgewählter Bewertungskriterien wurden alle Varianten vergleichend bewertet. Dabei wurde deutlich, dass zwei Varianten die Kriterien in der Gesamtbetrachtung nicht im ausreichenden Maße erfüllen, eine weitere Variante dies nur bedingt tut, während zwei Varianten die Anforderungen erfüllen. Daraus wurde eine sogenannte „Vorzugsvariante" ausgewählt, die sich gegenüber dem heutigen Zustand dadurch auszeichnet, dass sie …

… den Stadtraum mit Baumreihen beidseits der Fahrbahn aufwertet,

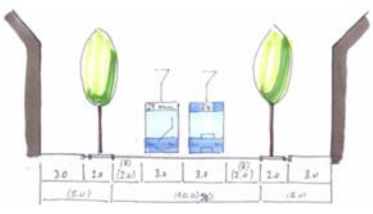
... den Verkehrslärm durch eine Verbesserung des Verkehrsflusses und mittels Flüsterasphalt reduziert und damit die Aufenthaltsqualität steigert,

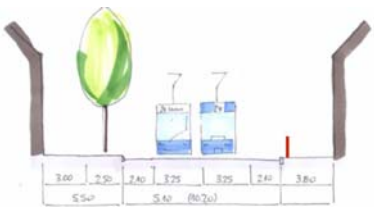
… den Fußverkehr ungehindert auf ausreichend breiten Gehwegen führt und zwei zusätzliche Querungsanlagen zum sicheren Queren anbietet,

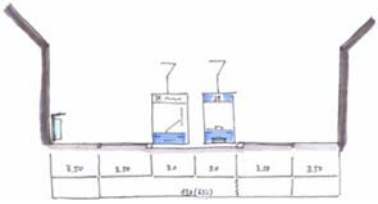
… eigene Angebote für den Radverkehr bereitstellt,

… den Verkehrsfluss für Kfz und die Straßenbahn optimiert und damit Staus zu den Hauptverkehrszeiten reduziert.

Einschränkungen ergeben sich dadurch, dass die Anzahl der Stell- und Lieferplätze reduziert und zwei Nebenstraßen von der Dossenheimer Landstraße abgehängt werden.







ZWISCHENFRAGEN ZUR MACHBARKEITSSTUDIE

Im Anschluss an die Präsentation ist es der anwesenden Bürgerschaft möglich, Verständnisfragen an Herrn Besier und die im Projekt involvierten Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Heidelberg zu richten.

1. *Reichen die vorgesehenen Maßnahmen zur Lärmreduzierung (z. B. Flüsterasphalt) aus? Gibt es ein Gutachten, das dies bestätigt, wenn nein, sollte ein solches erstellt werden. Wäre eine Tempo-30-Regelung eine Option zur Lärmreduzierung?*

   Das Thema Lärm wird Teil der zweiten Bürgerbeteiligungsveranstaltung sein, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

2. *Wird im Rahmen des Projektes auch der Ausbau von Glasfaserkabeln für schnelle Internetanbindungen (Highspeed-Internet) berücksichtigt?*

   Herr Odszuck weist darauf hin, dass das Verlegen von Internetleitungen grundsätzlich Aufgabe von privaten Unternehmen (z. B. Telekom) ist. Da jedoch nicht alle Bereiche der Stadt gleichermaßen von privaten Telefon- und Internetanbietern versorgt werden, gibt es in Heidelberg einen Aktionsplan für den Ausbau von schnellem Internet, der es der Stadt ermöglicht, mit Hilfe von Fördermitteln unterversorgte Bereiche abzudecken. → Sollte dies in der Dossenheimer Straße der Fall sein, ist dies im Aktionsplan vermerkt und wird im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.

3. *Folgende Frage kommt von einer Gewerbetreibenden mit Unternehmen an der Dossenheimer Landstraße: Fallen bestehende Lieferparkplätze entlang der Dossenheimer Landstraße weg?*

   Dies ist im Einzelfall zu prüfen. Grundsätzlich sollen Lieferparkplätze bestehen bleiben. Es kann jedoch sein, dass diese beispielsweise auf Grund der neuen, längeren Haltestellenbereiche für die Straßenbahn verlegt werden müssen.

4. *Fallen Haltestellen der Straßenbahn weg?*

   Nein, es fallen keine Haltestellen weg.

5. *Wurde im Verkehrsgutachten berücksichtigt, dass der Autoverkehr zukünftig weiter zunehmen kann?*

   Das Verkehrsgutachten wird Teil der zweiten Bürgerbeteiligungsveranstaltung sein, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

VORZUGSVARIANTE

Frau Norkauer (Büro Ramboll) stellt die überarbeitete Vorzugsvariante vor (siehe Präsentation in der Anlage). Ziel bei der Erarbeitung war es, den Ansätzen und Ideen der Machbarkeitsstudie von Herrn Besier zu folgen und einen Entwurf zu entwickeln, der lediglich dann abweicht, wenn dies aus technisch-baulichen Gründen explizit notwendig ist. Dies betraf insbesondere die angedachten zwei Baumreihen beidseitig der Fahrbahn, die auf Grund von Leitungslagen im Straßenraum zu einer deutlichen Steigerung der Baukosten führen und einer Verlängerung der Bauzeit zur Folge hätten. Es kann aber eine durchgehende Baumreihe auf der Westseite angeboten werden. Das präsentierte Ergebnis zeigt aus ihrer Sicht, dass es gelungen ist, eine technische und wirtschaftlich umsetzungsfähige Variante für die Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße zu erhalten, die zu einer deutlichen Verbesserung gegenüber heute führt und die Anforderungen an einen attraktiven Straßenraum erfüllt.

Weitere Änderungen betreffen das Angebot an Radverkehrsanlagen. Anstelle von Radfahrstreifen erhält der Radverkehr nun Schutzstreifen beidseitig der Fahrbahn mit ausreichenden Sicherheitsabständen zur Straßenbahn und zu parkenden Kfz.

DISKUSSION AN THEMENTISCHEN

Nach einer Pause, die ausführlich zum Austausch genutzt wurde, startet die Diskussion an Thementischen. Zur Strukturierung der Diskussion waren Leitfragen formuliert worden. Jeder Thementisch war aufgefordert, die Ergebnisse auf Karten oder in einem Plan mit der Vorzugsvariante festzuhalten. An jedem Thementisch leitete eine Moderation die Diskussionen, unterstützt von sogenannten „Tischpaten". Insgesamt gab es drei Thementische, die doppelt besetzt waren.

Die Leitfragen an den Thementischen lauteten:

Was finde ich gut an der Vorzugsvariante?

Wo sehe ich Zielkonflikte / Probleme? Welche?

Was wurde vergessen bzw. was wurde nicht beachtet?

Welche Anregungen habe ich?

Insgesamt 70 Minuten konnten Bürgerinnen und Bürger diskutieren und Anregungen geben. Dabei war ein Besuch aller Thementische im Rotationsverfahren möglich.

ERGEBNISSE DER DISKUSSIONEN

Thementisch I Fuß- und Radverkehr

Moderation: Fr. Bayer, Stadt Heidelberg, Tischpatin: Fr. Birk, Stadt Heidelberg

Bezug	Kommentar
1[1]	Fahrgastunterstände in ausreichender Größe dimensionieren (Wetterschutz!)
2	Radführung an Haltestelle analog zur Brückenstraße und ohne LSA
2	Zusätzliche Ampel (an Haltestelle) für Radverkehr unattraktiv!
2	Radlösung an Haltestelle ist gefährlich!
3	Linksabbiegespur für Radfahrer in Mühlingerstr. (aus Süden)
4	Verlust der Durchgangssituation (A.-Colin- und J.-Fischer-Str.) nutzen, um in den beiden abgehängten Straßen die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
A[2]	Einseitiges Parken zugunsten Raumgewinn für Rad- und Fußverkehr
A	1,25 m Schutzstreifen sind zu schmal für den Radverkehr!
A	Auf Radangebot in DoLa verzichten. Zwei Seitenstraßen stärken (Burg- und Trübnerstraße)
A	50 cm Sicherheitsabstand zwischen Parken und Rad ist zu schmal
A	Im 1,20 m Sicherheitsstreifen (zwischen Radverkehr und Straßenbahn) weitere Markierung zur Führung des MIV → MIV soll sich nicht an unterbrochener Markierung des Schutzstreifens orientieren
A	Angebot Radverkehr in Seitenstraßen stärken, trotzdem Angebot in DoLa!
A	Ausreichende sichere Fahrradanlehnbügel
A	Gehwege auf 3 m verbreitern
A	Sicherstellung keine Nutzung der Gehwege durch Radfahrer
A	Trotz 6 Mio. € und einem Jahr längerer Bauzeit ist zweite Baumreihe gewünscht
A	Hochbeete / Kübel / Flachwurzler auf Ostseite (grüne Alternative)
A	Simulation (ergänzen) realistische Abläufe → Unfälle? Parkvorgänge? Ein- / Ausfahrten?

[1] Ziffer verweist auf konkrete Verortung im beiliegenden Plan im Anhang

[2] A: Allgemeiner Hinweis

Thementisch II Fuß- und Radverkehr

Moderation: Hr. Zech, Büro StetePlanung, Tischpatin: Fr. Norkauer, Büro Ramboll

Bezug	Kommentar
1[3]	Konfliktbereich: Radverkehr und Aufenthalt im Haltestellenbereich
2	Konflikt: Aussteigende Fahrgäste und vorbeifahrende RadfahrerInnen
3	Zweirichtungsradweg & Querungsangebote für den Radverkehr
4	Einbahnstraße in Gegenrichtung frei für den Radverkehr
5	Sicheres Linksabbiegen für Radverkehr anbieten
6	Engstelle ab Knoten Kriegsstraße / DoLa Richtung Norden; Konflikt Radverkehr / MIV / ÖV durch Verengung der Fahrbahn des MIV → Schutz für Radverkehr erforderlich
A[4]	Radangebot so attraktiv gestalten, dass Radverkehr nicht auf Fußweg fährt.
A	Fernwärme in der Planung berücksichtigt?
A	Direkte Radführung ohne Umwege erwünscht
A	Gut & wichtig, dass es Radangebot gibt; Vorzugsvariante grundsätzlich gut
A	„Zukunftsstadt“: Parken auf eine Seite beschränken, um Flächen zu gewinnen z. B. für Radverkehr
A	Durchgehendes Radangebot gut!
A	Ostseite: Grünflächen erneut prüfen (mit Bäumen) z. B. Flachwurzelnde Bäume etc.
A	6 Mio. € für Bäume beidseitig ist es uns wert!
A	Gut: Verbreiterung des Gehweges (durch Wegfall Gehwegparken) und zusätzliche Querungsangebote für Fußverkehr
A	besseres Radangebot (Fahrradstraßen) in den Parallelstraßen Burg- und Zeppelinstraße
A	Führung Radverkehr wie in Brückenstraße
A	Bei Tempo 30 kann der Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz geführt werden
A	Thementisch „Aufenthaltsqualität“ (bei zukünftigen Workshops)

[3] Ziffer verweist auf konkrete Verortung im beiliegenden Plan im Anhang

[4] A: Allgemeiner Hinweis

Thementisch I ÖPNV

Moderation: Fr. Ehrlich, Stadt Heidelberg, Tischpate: Hr. Wilkes, rnv

Bezug	Kommentar
1[5]	Lage der Bahnsteige prüfen, ggf. verschieben mit dem Ziel Fischerstraße „frei“ zu kriegen
1	Barrierefreie Haltestelle „Biethsstraße“ wird begrüßt
2	Sicherstellen, dass der Radverkehr tatsächlich beim Einfahren der Bahn hält
2	Gefahr, dass bei Fahrgastwechsel Radfahrer auf den Gehweg hinter der Haltestelle wechseln
2	Führung Radfahrer hinter Haltestellenbereich (ähnlich Rohrbacher Str.) besser
A[6]	Sicherstellen der Funktion des dynamischen Verkehrsflusses (sehr gute Ampelschaltung)
A	Konfliktpotenzial Radverkehr und Straßenbahn; ist gemeinsame Führung in einer Straße nötig?
A	Baumreihe auf Ostseite der Dossenheimer Landstraße sehr erwünscht
A	Nachweis und Abgleich beide Baumreihen Machbarkeit vs. Vorzugsvariante
A	Aufbereitung des Gemeinderatsbeschlusses in Bezug auf Baumreihe Ost transparent darstellen (Abwägungsgrundlage entsprechend aufbereiten)
A	„rauchfrei“ – Hinweise in Fahrgastunterständen vorsehen
A	Fahrgastunterstände möglichst mit Sitzgelegenheiten ausstatten → Berücksichtigung, dass Anzeigen (DFI) einsehbar sind im Sitzen

[5] Ziffer verweist auf konkrete Verortung im beiliegenden Plan im Anhang

[6] A: Allgemeiner Hinweis

Thementisch II ÖPNV

Moderation: Hr. Stoll, Büro StetePlanung, Tischpaten: Hr. Schneider, rnv, Hr. Weisenstein, rnv

Bezug	Kommentar
A[7]	Sicherheitsabstand zwischen Radverkehr und Bahn bei Ausstieg an Haltestelle
A	Interessante Planung, es kann nur besser werden
A	Geplante Bäume sind gut
A	Fußgängerquerung im Bereich der Haltestelle wichtig
A	Eingleisiger Abschnitt? Ist das möglich?
A	Taktveränderung?
A	Verkehrsführung während der Bauzeit Straßenbahn + Individualverkehr
A	Umleitungen bei Verkehrsstörungen (Krankenwagen, …)
A	Wird die Straßenbahn nach Umbau flüssiger fahren können? Ebenfalls Individualverkehr?
A	Haltestelle Biethsstraße als Mittelbahnsteig
A	Umbau als U-Bahn
A	Überholen von haltenden Bahnen an Haltestelle durch Pkw
A	Entfällt LSA (für den Fußverkehr) am Knoten Mühlingstraße nach Umbau?
A	Verhalten Radfahrer im Haltestellenbereich kritisch
A	Moderne Ausstattung der Haltestelle (Unterstände), DFI, Sitzgelegenheiten
A	Zusätzliche Querung an dem Ende der Haltestelle Biethsstraße
A	Fahrleitungsplanung ergibt Konflikt mit Baumstandorten?
A	Querungsstelle Biethsstraße Signalschaltung gut
A	Witterungsschutz Haltestelle Burgstraße und Biethsstraße zu begrüßen
A	Separater Linksabbieger an zwei Stellen zwischen den Gleisen
A	60 m-Fahrzeug durchgangsgekoppelt, Rhein-Neckar-Tram 2020 durchgängig begehbar

[7] A: Allgemeiner Hinweis

Thementisch I Kfz-Verkehr

Moderation: Hr. Zimmermann, Stadt Heidelberg, Tischpaten: Hr. Thewalt, Stadt Heidelberg, Hr. Straßburger, rnv

Bezug	Kommentar
1	F: Linksabbiegerspuren: Wie viele Autos können da stehen? Wieso kein Stau? A: Maximal zwei; Verbesserung durch Linksabbiegerspur F: Stau im Bereich Friedensstraße / Mühlingstraße durch Linksabbieger möglich? A: Wurde im Rahmen des Verkehrsmodells geprüft
2	F: Qualitäten im Straßenraum: Was passiert am Ende der Burgstraße? A: Am Ende der Burgstraße (Wendebereich der Straßenbahn) sind im Rahmen dieser Planung keine Änderungen vorgesehen.
3	Ecke Burgstraße verkehrlich hoch problematisch → gefährlich! A: Burgstraße soll Radstraße werden → Gemeinderat Rückstau auf der Burgstraße morgens und abends. A: Linksabbieger werden künftig besser organisiert.
4	F: Knoten Fitz-Frey-Straße: Staus behindern den Verkehr. A: Kann im Rahmen dieser Planung nicht gelöst werden.
A	F: Sind die genannten Zahlen zum Verkehrsaufkommen und zum künftigen Verkehr wirklich realistisch und nicht nur in den Ferien ermittelt worden? A: Es fanden mehrere Zählungen über die Jahre und auf unterschiedliche Monate verteilt statt. Darauf basieren derzeit die Berechnungen. Perspektivisch wird noch eine Prognose mit einem Verkehrsmodell durchgeführt.
A	F: Gibt es in Zukunft wirklich keinen Stau mehr? Wie soll das funktionieren? A: Die Straßenbahn fährt in Pulkführerschaft voraus.
A	Derzeitiges häufiges Klingeln der Straßenbahn wird von der Bewohnerschaft bemängelt. Man habe den Eindruck, die Bahn klingelt sich den Weg frei. A: Die Fahrer sind angewiesen, nur bei Gefahrensituationen zu klingeln
A	Kritik, dass diese Maßnahme erst jetzt durchgeführt wird. RNV repariere die Schienen „Tag und Nacht“
A	Unfälle mit Straßenbahnen, was passiert bei Unfällen? Was passiert, wenn Straßenbahn steht? … dann stehen die Autos auch … → Problem
A	F: Besteht Wendemöglichkeit in den beiden abgehängten Straßen? A: Für Kfz ja, Vorgaben müssen angepasst werden z. B. für Müll- und Feuerwehrautos
A	F: Wie soll der Verkehrsfluss funktionieren? Bahn zuerst. Wieso erst dann diese Priorität der Bahn? A: Bahn sendet frühzeitig Einfahrsignale - priorisierter Verkehrsfluss durch Ampeln geregelt. Heute fehlen die Kapazitäten, um dies bereits jetzt umzusetzen.
A	F: Sind die Gehwege schmaler? A: Für die Gehwege wird eine Mindestbreite von 2,50 m angestrebt. Es kann Engstellen geben, an denen der Gehweg schmaler werden muss, wie an der Bank mit ca. 2 m.
A	Stellplätze für Kfz auf eine Seite beschränken und als Liefer- und Kurzparkzone statt wie heute für Langzeitparker. Dadurch mehr Raum und Sicherheit für Radverkehr gewinnen, dessen Anteil in Heidelberg sehr groß ist.
A	Dossenheimer Landstraße muss für die Mobilität der Zukunft gerüstet sein und Anreize setzen für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität
A	Sicherheitsabstand zur Straba reduzieren, dafür Radweg breiter (vgl. Leipzig, Freiburg)
A	F: Ist nicht mehr Grün möglich? Bäume auf beiden Seiten? A: Bäume nur auf einer Seite wegen der Leitungen. Kosten würden deutlich erhöht und die Bauzeit um ein Jahr verlängert.

A	F: MIV Fahrstreifen auf 3,5 m in engen Stellen zum Schutz der RadfahrerInnen. Geschwindigkeit würde auch reduziert. A: Prüfung! Wird verkehrsgutachterlich überprüft.
A	F: Parken wird wg. Baustelle kritischer. P+R einführen am Höllenbach. A: Vorschlag ist gut, hat aber Auswirkungen auf die Straßenbahn: Haltestelle und Querungsmöglichkeit nötig. Info: Großmarkthalle auch zur Diskussion. Es soll insgesamt auch im Umland mehr P+R geben.
A	Zu viel Geld für Kunst und Kultur anstelle von Baumaßnahmen. Zu wenig Geld für verkehrliche Infrastruktur.
A	u. a. werden Ampeln übersichtlicher; Insgesamt wird der Verkehrsfluss verbessert
A	F: Haltemöglichkeiten Lieferverkehr? Ladezone auf Dauer? Wie während der Bauzeit? A: Lösungen werden gesucht, sichtbare Zufahrten für Betriebe und Bewohner.
A	F: Wird Fritz-Frey-Str. umgebaut? A: Nicht im Rahmen dieses Projektes, aber an anderer Stelle/Projekt perspektivisch möglich
A	F: reichen die Kapazitäten der Straßenbahnen künftig aus? Der Anteil der 40 m Fahrzeuge (Straßenbahnen) wird größer. Bei 40 % der Fahrzeuge des rnv und 100 % bei der OEG → Ist eine Verbesserung
A	F: Parkraumbewirtschaftung → Ab wann wird auch der nördl. Teil Handschuhsheims einbezogen? A: Ab ersten Juli
A	F: Parken vermeiden? Parkplätze wegnehmen? In Heidelberg sind Autos nicht Hauptverkehrsmittel. A: Abwägungssache; Stellplatzzahl auf der Dossenheimer Landstraße wird halbiert ohne polit. Auftrag (bisher). Politik muss entscheiden.
A	F: Parkplätze nur auf einer Seite? A: Bedeutet deutlich weniger Stellplätze für Lieferungen. Verteilung der Qualitäten (eine Seite Autos, eine Seite Bäume und keine Autos) dann ungleiche Qualitäten der Straße.
A	6 Mio. für zweite Baumreihe gewünscht
A	F: Anregungen auch aus Planung Kreisverkehr Fritz-Frey-Straße aufnehmen. A: Das wäre ein eigenes Projekt.
A	Begrenzter Platz wurde sehr gut gelöst
A	Begrüßt Planung; Situation jetzt negativ
A	Eingang Mühlingstraße: LKWs haben Probleme um die Kurve zu kommen. Parken auf Gehweg; Ecke Mühlingstraße A: Linksabbiegen wird für Pkw deutlicher kenntlich gemacht. Parken auf Gehweg: ordnungswidrige Angelegenheit.
A	F: Wie geht es weiter? Werden Anwohner gefragt? A: Im Sommer wird die Planung im Gemeinderat beraten. Nächster Schritt ist dann ein Planfeststellungsverfahren. Schon vorher wird man auf die Anlieger und Betriebe zugehen, um über Bedarfe und Problemlagen zu sprechen.

Thementisch II Kfz-Verkehr

Moderation: Hr. Eisenbarth, Stadt Heidelberg, Tischpaten: Fr. Keuchel, Stadt Heidelberg, Hr. Boroffka, rnv

Bezug	Kommentar
1[8]	Problem: Abhängen der Straßen wegen Haltestellen
2	Vorschlag: 3,25 m Fahrbahnmarkierung. Rest an Aufteilung so lassen (Konstanz, Freiburg,.)
3	Zufahrten: Absenkung auch in Haltestellenbereichen
4	Knoten Fritz-Frey-Str. für alle optimieren
5	3 Straßenbahnlinien; Aufstauen und Querung B3 an Wendeanlage / Haltestelle Burgstraße
6	Fußquerungen; Warten auf Grün → schlechte Zeiten, mehr Querungen vorsehen
7	Ausfahrt H. Thoma: Verlegung nicht für Kfz erkennbar!
8	Wie bringt man Anlieger dazu, im Hof zu parken?
9	Wendemöglichkeiten in abgehängten Straßen? Für Kfz insbesondere in A.-Colin-Straße
10	Fortsetzung der Radführung aus Rtg. Dossenheim entlang der Gärten an der B3 → Anschluss Radführung der Dossenheimer Landstraße notwendig.
11	Linksabbieger aus Mühlingstraße: Allg. Vermutung Aufstauen wird Problem
A[9]	Problem: Wegfall der Parkplätze in Quartiersstraßen
A	Sichtverhältnisse für Hofeinfahrten beachten
A	Problem: Zufahrten für Rettungsfahrzeuge wenn Straßen abgehängt
A	Flüsterasphalt ist gut!
A	Zu hohe Geschwindigkeiten durch Kfz. Geht Temporeduzierung auf 30 km/h? Wenn nicht, zumindest 50 km/h einhalten. Nachtregelung?
A	Änderung Verkehrsfluss – schlechter? Gibt es konkrete Ergebnisse?
A	Geschwindigkeit der Straßenbahn als Pulkführer?
A	Nach Umbau: Einrichten einer Feinstaubmessstelle
A	Einrichten eines P+R-Platzes zur Attraktivierung des Umstiegs auf ÖPNV am Stadteingang
A	Welche Verkehrssituation / Prognose liegt der Planung zugrunde?
A	Was bedeutet dyn. Verkehrsführung? Z. B. Maßnahmen (Ampelschaltung, Vorrang etc.)
A	Prüfung Tempo 30 im Lärmgutachten.

[8] Ziffer verweist auf konkrete Verortung im beiliegenden Plan im Anhang

[9] A: Allgemeiner Hinweis

PRÄSENTATION DER ERGEBNISSE IM PLENUM

Moderatoren und Tischpaten stellen gemeinsam die Ergebnisse vor. Es gab einerseits viele konkrete Hinweise auf Situationen entlang der Dossenheimer Landstraße und andererseits viele eher allgemeine Hinweise zur Umgestaltung bzw. zu Aspekten, die im Zuge der weiteren Planungen beachtet werden sollten.

Thementisch ÖPNV I und II

Bei der Präsentation der Ergebnisse der Thementische des ÖPNV lag ein Schwerpunkt bei den Straßenbahnhaltestellen. Dass diese barrierefrei ausgebaut werden, wird sehr begrüßt. Auch die angebotenen zusätzlichen Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr hält die Bürgerschaft für gut und richtig.

Eine Gefahr wird darin gesehen, dass an der Haltestelle „Biethstraße“ der Radverkehr vor dem Aufenthaltsbereich des Haltepunkts geführt wird. Konflikte zwischen Fahrgästen, die die Straßenbahn verlassen und unachtsamen Radfahrenden werden von Teilen der Bürgerschaft befürchtet. Der Radverkehr sollte an Haltestellen grundsätzlich hinter dem Wartebereich geführt werden, wie es bereits in anderen Stadtteilen Heidelbergs üblich ist.

Des Weiteren gab es Hinweise dazu, wie die Haltestellen ausgestattet sein sollten: Wichtig seien moderne Fahrgastunterstände (Witterungsschutz) mit Sitzmöglichkeiten und dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI).

Die zweite Baumreihe auf der Ostseite der Fahrbahn sei wünschenswert.

Thementisch Fuß- und Radverkehr I und II

Der Schwerpunkt der Diskussion lag klar beim Radverkehr. Die Führung des Radverkehrs bzw. das geeignete Infrastrukturangebot für den Radverkehr wurde kontrovers diskutiert: Dass es künftig durchgehende Flächen für den Radverkehr gebe, wurde grundsätzlich für gut befunden. Neben Schutzstreifen auf der Dossenheimer Landstraße sind für Teile der Bürgerschaft zusätzliche Radangebote für unsichere Radverkehrsteilnehmende (z. B. Fahrradstraßen) in Parallelstraßen (Burg- und Zeppelinstraße) notwendig. Die künftige Radinfrastruktur müsse so attraktiv sein, dass Radfahrerinnen und Radfahrer nicht mehr – wie heute üblich – regelmäßig auf den Gehweg ausweichen.

Um im begrenzten Straßenraum der Dossenheimer Landstraße Flächen für eine sichere und attraktive Radinfrastruktur zu gewinnen, wurde u.a. vorgeschlagen, Pkw-Parken auf einer Seite der Fahrbahn einzurichten. Dies könne zugunsten breiterer Radfahrstreifen passieren, denn aus Sicht der Bürgerschaft würde damit ein wichtiger Schritt in Richtung „Zukunftsstadt“ getan werden.

Neben der linienhaften Radinfrastruktur entlang der Straße sei es zudem wichtig, auch die Knotenpunkte für den Radverkehr sicher zu gestalten. Insbesondere das „Links-Abbiegen“ für Radfahrende müsse in den Planungen stärker berücksichtigt werden.

Wie an den Thementischen des ÖPNV wurde auch hier die Führung des Radverkehrs an der Haltestelle „Biethstraße“ thematisiert. Das Kreuzen ein- und aussteigender Fahrgäste mit dem Radverkehr birgt aus Sicht der Bürgerschaft Konflikte. Die Option, den Radverkehr vor den Haltebereichen mit Ampeln zu steuern, wird ebenfalls nicht als geeignete Lösung gesehen, da es nicht zielführend sei, den Radverkehr allzu häufig im Verkehrsfluss zu stören

Thementisch Kfz-Verkehr I und II

Bei der Präsentation der Ergebnisse zum Kfz-Verkehr wurden verschiedenste Anregungen gegeben. Grundsätzlich wird der Entwurf positiv gewertet. Wichtig sei jedoch aus Sicht der Bürgerschaft – und das gehe aus dem Entwurf nicht hervor – dass zukünftig der Verkehrsfluss gegenüber der heutigen Situation verbessert werde. Dabei sollten auch Ausnahmesituationen, wie ein Unfall der Straßenbahn berücksichtigt werden.

Das Abhängen der beiden Querstraßen Alexander-Colin-Straße und Johann-Fischer-Straße von der Dossenheimer Landstraße wurde intensiv diskutiert. Unklar ist der Bürgerschaft, wie die Verkehrsabwicklung zukünftig erfolgt, z.B. ob es Wendemöglichkeiten am Ende der Straßen geben wird. Vorgeschlagen wird auch, das Bord im Haltestellenbereich an den Einmündungen abzusenken und damit die Zufahrt in die beiden Straßen weiterhin zu gewährleisten.

Als weitere Vorschläge für den Kfz-Verkehr wurden das Reduzieren der Pkw-Stellplätze auf einer Seite der Straße u. a. zugunsten von Flächen für straßenbegleitendes Grün genannt. Auch das Einrichten einer Park-and-Ride-Anlage am nördlichen Ende der Dossenheimer Landstraße / Stadtrand wurden thematisiert, um den Kfz-Verkehr im Stadtgebiet zu reduzieren. Des Weiteren wurde das Einrichten von Tempo 30 in der Dossenheimer Landstraße gefordert, u. a. aus Lärmschutzgründen für die angrenzende Bewohnerschaft.

AUSBLICK

Frau Stete und Herr Odszuck bedanken sich bei den Anwesenden für Ihr Interesse und Ihre zahlreichen Inputs. Die Beiträge an den Thementischen zeigen, dass die bisherigen Überlegungen zur Neugestaltung der Dossenheimer Landstraße von dem überwiegenden Teil der Bürgerinnen und Bürger grundsätzlich für gut befunden werden und eine Verbesserung der heutigen Situation darstellen. Anregungen und auch die kritischen Beiträge werden nun von den beteiligten Planungsbüros und den Projektverantwortlichen der Stadt Heidelberg geprüft und sollen sachgerecht in eine ausgearbeitete Gesamtlösung für die Dossenheimer Landstraße einfließen. Die Ergebnisse werden in der kommenden Bürgerbeteiligungsveranstaltung Anfang Juni vorgestellt.

ZWEITE BÜRGERINFORMATIONSVERANSTALTUNG AM 04. JUNI 2019 IM CARL-ROTTMANN-SAAL

Begrüßung

Frau Stete, Büro StetePlanung und Moderatorin der Veranstaltung, begrüßt die rund 130 anwesenden Bürgerinnen und Bürger sowie die Vertretungen der rnv, der Planungsbüros und der Fachverwaltung. Sie zeigt sich erfreut über das abermals hohe Interesse an der Veranstaltung und erwartet eine rege Beteiligung im Laufe des Abends. Auf die Frage von Frau Stete, wie viele der anwesenden Personen bereits am ersten Bürgerbeteiligungstermin teilgenommen haben, zeigt sich, dass ein großer Teil die erste Beteiligungsmöglichkeit im März wahrgenommen hat, es jedoch auch eine große Gruppe von Bürgerinnen und Bürgern gibt, die am heutigen Tag in das Beteiligungsverfahren einsteigen. Hierzu gehören viele Gewerbetreibende, die besonderes Interesse an der Umbauphase haben dürften.

Als Ziele der zweiten Veranstaltung formuliert die Moderatorin einerseits die Reflexion der Ergebnisse des ersten Beteiligungstermins und den Umgang mit den Anregungen aus der Bürgerschaft, andererseits sollen vertiefende Untersuchungen vorgestellt und anschließend deren Ergebnisse gemeinsam an verschiedenen Thementischen diskutiert werden.

Für den Abend ist folgender zeitlicher Ablauf geplant:

ABLAUF DER VERANSTALTUNG

18:30 Uhr **Begrüßung und Einführung**

18:40 Uhr **Zusammenfassung der Kernergebnisse der 1. Veranstaltung vom 19.03.2019**

18:55 Uhr **Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße – Vorentwurf**

Entwurfsparameter, Umgang mit Hinweisen aus der 1. Veranstaltung

19:10 Uhr **Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung – Funktioniert das Ganze?**

19:35 Uhr **Umbauphase – Bauablauf und Auswirkungen auf die Verkehrsführung**

20:00 Uhr ***Pause***

20:20 Uhr **Diskussion der vorgestellten Inhalte in 3 Gruppen**

- Vorentwurf zur Umgestaltung

- Verkehrstechnische Untersuchung VTU

- Umbauphase und Auswirkungen

Es können alle Thementische besucht werden

21:35 Uhr **Präsentation der Ergebnisse und Ausblick**

22:00 Uhr **Ende der Veranstaltung**

ZUSAMMENFASSUNG DER KERNERGEBNISSE DER 1. VERANSTALTUNG (TEIL1 UND TEIL 2)

Zunächst blicken Frau Keuchel (Stadt Heidelberg) und anschließend Herr Ritz (Büro Ramboll) zurück auf die erste Bürgerveranstaltung und stellen vor, welche Hinweise der ersten Veranstaltung in eine überarbeitete Version des planerischen Entwurfs eingeflossen sind.

Dabei konnte nach eingehender fachlicher Prüfung eine Vielzahl der elementaren Anregungen aus der Bürgerschaft in die Planung aufgenommen werden. Vereinzelte Vorschläge konnten jedoch im Rahmen der Abwägung aus Gründen der technischen Umsetzbarkeit oder hinsichtlich ihrer Bewertung zur Erreichung des Planungsziels - ein gutes Angebot für alle Verkehrsmittel und -teilnehmenden zu schaffen - nicht berücksichtigt werden.

So wird unter anderem der Wunsch berücksichtigt, ein Angebot für den Radverkehr in Parallelstraßen zur Dossenheimer Landstraße anzubieten. Untersucht wird die Einrichtung von Fahrradstraßen in den Straßenzügen Zeppelinstraße - Trübnerstraße westlich bzw. Burgstraße - Steubenstraße östlich der Dossenheimer Landstraße. Zusätzlich kann die Sicherheit für den Fahrradverkehr auf der Dossenheimer Landstraße durch die Verwirklichung eines definierten, abmarkierten Schutzbereichs zwischen Kfz-Verkehr und Schutzstreifen für den Radverkehr verbessert werden.

Ebenfalls aufgegriffen wurde der Wunsch, die Johann-Fischer-Straße in Richtung Dossenheimer Landstraße offen zu halten, was durch eine geringfügige Verlegung der Haltestelle verwirklicht werden kann.

Eine weitere Anregung aus der ersten Bürgerbeteiligung war der Wunsch nach einer zweiten Baumreihe auf der Ostseite der Dossenheimer Landstraße gemäß der Machbarkeitsstudie des Büros Stadtbahngestaltung. Da jedoch umfangreiche Maßnahmen im Leitungsbau mit der Schaffung der Baumquartiere im seitlichen Straßenraum einhergehen müssten und dies Mehrkosten in Höhe von rund fünf Millionen Euro sowie eine verlängerte Bauzeit von rund

neun Monaten (bei bisher vorgesehener Bauzeit von zwei Jahren) bedeuten würde, wird nach intensiver Abwägung eine zweite Baumreihe weiterhin nicht vorgesehen.

Weitere Anregungen und Wünsche aus der ersten Bürgerbeteiligung, wie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h oder das Einrichten von Park-and-Ride-Anlagen am nördlichen Ende der Dossenheimer Landstraße werden in den Präsentationen näher erläutert und der Umgang damit in der weiteren Planung dokumentiert (siehe Übersicht Anhang).

ERGEBNISSE DER VERKEHRSTECHNISCHEN UNTERSUCHUNG – FUNKTIONIERT DAS GANZE?

Herr Zöbisch (Büro VCDB) erläutert die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung (siehe auch Präsentation). Aufgabe des Büros war es, zu prüfen, wie sich die Überlegungen zur Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrs auswirken und wie die Leistungsfähigkeit des dort vorherrschenden Verkehrs sichergestellt wird. Die Prüfung erfolgte mit Hilfe einer Verkehrssimulation, die es ermöglicht, Verkehrsabläufe nachzubilden. Im Ergebnis liefert die Simulation eine Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs für die verschiedenen Verkehrsmittel (Straßenbahn-, Pkw-, Fahrrad- und Fußverkehr). Die Qualität wird dabei mit den Buchstaben A (sehr guter Verkehrsablauf) bis F (ungenügender Verkehrsablauf) eingestuft. Die Grundlage der Simulation bilden für die beiden maßgebenden Spitzenstunden zu den Hauptverkehrszeiten – die Frühspitze am Morgen und die Spätspitze am Abend.

Prämisse bei der Ermittlung der Leistungsfähigkeit der Dossenheimer Landstraße war die Umsetzung des Prinzips der dynamischen Straßenraumfreigabe. Der Verkehr wird dabei mittels der Lichtsignalanlagen (Ampeln) so gesteuert, dass die Straßenbahn stets einen Pulk anführt (Pulkspitzenfahrzeug) und von Pkw gefolgt wird. Damit wird erreicht, dass die Straßenbahn ihre Fahrzeiten einhält und pünktlich die Haltestellen anfahren kann.

Im Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung zeigt sich, dass der geplante Umbau der Dossenheimer Landstraße als leistungsfähig einzustufen ist. Durch das Prinzip der dynamischen Straßenraumfreigabe kann für die Straßenbahn, trotz der hohen Anzahl an Kfz und Radfahrenden, eine sehr gute Verkehrsqualität bei der Durchfahrt der Straße erreicht werden. Zugleich ist für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr in den überwiegenden Fällen eine gute bis befriedigende Verkehrsqualität zu erwarten.

Im Ergebnis der Untersuchung empfiehlt das Büro VCDB eine Vertiefung der Planung auf Grundlage bis dahin erarbeiteten Vorplanungen.

UMBAUPHASE – BAUABLAUF UND AUSWIRKUNGEN AUF DIE VERKEHRSFÜHRUNG

Herr Wilkes (rnv) und Herr Thewalt (Stadt Heidelberg) stellen die Überlegungen zur Phase des Umbaus der Dossenheimer Landstraße vor.

Zunächst galt es aus Sicht der Stadt Heidelberg und der rnv abzuwägen, ob während der Bauphase eine Voll- oder Teilsperrung der Dossenheimer Landstraße zu favorisieren ist.

Eine Vollsperrung würde bedeuten, dass während des Umbaus in beide Fahrtrichtungen weder Straßenbahn- noch Rad- oder Kfz-Verkehr passieren kann. Vorteile, die sich hieraus gegenüber einer Teilsperrung ergeben, sind eine kürzere Bauzeit und geringere Umbaukosten. Nachteile sind - neben der vollständigen Unterbrechung des fließenden Verkehrs - eine stark eingeschränkte Erreichbarkeit für Anwohnerschaft und Gewerbe entlang der Dossenheimer Landstraße sowie hohe Kosten für Schienenersatzverkehre während der Bauzeit.

Eine Teilsperrung der Dossenheimer Landstraße ließe dagegen den fließenden Verkehr in eine Fahrtrichtung zu. Damit kann sowohl die Linie 5 (OEG) als auch der Kfz- und Radverkehr einspurig während der Bauphase erhalten bleiben. Die Erreichbarkeit von Anwohnerschaft und Gewerbe wäre damit gewährleistet. Zudem entstehen geringere Kosten für Schienenersatzverkehre.

Im Ergebnis der Abwägung beider Alternativen wurde festgehalten, dass während der Umbauphase eine Teilsperrung der Dossenheimer Landstraße die für alle Beteiligten verträglichere Lösung ist.

Für die Teilsperrung werden fünf Bauphasen vorgesehen, wobei Phase eins bis vier für den Umbau selbst und die Phase fünf für Restarbeitstätigkeiten vorbehalten sind. Für alle Bauphasen wurden die Führung bzw. Umleitung von Verkehren der verschiedenen Verkehrsmittel geprüft und festgelegt (siehe Präsentation im Anhang).

DISKUSSION AN THEMENTISCHEN

Nach einer Pause startete die Diskussion an den drei Thementischen. Grundlage waren die Präsentationen des ersten Teils der Veranstaltung. Analog zum Vorgehen in der ersten Bürgerbeteiligung war jeder Thementisch aufgefordert, die Ergebnisse der Diskussionen und Gespräche festzuhalten und/oder im Plan zu verorten. An jedem Thementisch leitete eine Moderation die Diskussion mit Unterstützung von „Tischpaten“.

Insgesamt 75 Minuten konnten Bürgerinnen und Bürger mit den Planungsbüros, der Stadtverwaltung und dem Vorhabenträger diskutieren und Anregungen zu den vorgestellten Planungen geben. Dabei war ein Besuch aller Thementische im Rotationsverfahren möglich.

Zusätzlich zu den drei Thementischen war für betroffene Gewerbetreibende ein Infostand vorbereitet, der ein informelles Angebot zum Erstkontakt der Gewerbetreibenden mit Vertreterinnen und Vertretern der rnvu und der Stadt darstellte und somit einen niederschwelligen Austausch zwischen den Beteiligten ermöglichte. Die Inhalte der Diskussionen am Infostand wurden verwaltungsintern festgehalten, können jedoch aus datenschutz- und privatrechtlichen Gründen (grundstücks- und personenbezogenen Angaben) nicht Teil dieser öffentlichen Dokumentation sein.

ERGEBNISSE DER DISKUSSIONEN

Thementisch I: Vorentwurf

Moderation: Hr. Eisenbarth (Stadt Heidelberg)

Fachliche Begleitung: Hr. Ritz (Ramboll), Fr. Keuchel (Stadt Heidelberg)

Bezug	Kommentar
1[10]	Zufahrten Dossenheimer Landstraße Nord zu Grundstücken 114 und 116 (Kinderhort)
2	Stadteingang Nord gestalten
3	Zufahrt Fritz-Frey aus Dossenheim kommend einspurig
A[11]	Neugestaltung Parkraum → Mit Ladestationen?
A	Mehrere Ebenen für Verkehrsarten: Auto und Straßenbahn
A	ÖV-Ticket zum Testen, kostenlos für Betroffene der Umbaumaßnahme
A	Ladezonen (z. B. Schreinerei Dossenheimer Landstraße 45) → Bordstein absenken
A	Ist eine Glasfaserleitung vorgesehen?
A	Konzept Parkraumbewirtschaftung (Reduzierung Parkplätze)

[10] Ziffer verweist auf konkrete Verortung im beiliegenden Plan im Anhang

[11] A: Allgemeiner Hinweis

Thementisch II: Umbauphase

Moderation: Fr. Bayer (Stadt Heidelberg)

Fachliche Begleitung: Hr. Wilkes (rnv), Hr. Weisenstein (rnv), Fr. Birk (Stadt Heidelberg)

Bezug	Kommentar
1[12]	Warum „Umweg“ über Fritz-Frey-Straße? Umleitungsstrecke sollte möglichst unattraktiv sein
1	Problematik Umleitungsverkehr; Unfallschwerpunkt bei Rewe in Richtung „Im Weiher“
2	Verkehrsberuhigter Bereich am Kindergarten → Geschwindigkeiten? → Aufhebung?
2	Sind bauliche Maßnahmen im Kreuzungsbereich Im Weiher - Tischbeinstraße - Trübner-straße vorgesehen?
3	Geschwindigkeitsbegrenzung wegen Schülerverkehren; von Dossenheim kommend in Richtung Heidelberg
4	Linksabbiegen von Norden in Burgstraße während des Umbaus möglich? Je nach Bauphase; wird geprüft
5	LKW-Verkehr aus Norden und Süden in die Umleitungsstrecke → Sperrung der Fritz-Frey-Straße prüfen → bauliche Maßnahmen notwendig (Schleppkurve)?
6	Umleitung Radverkehr aus Norden kommend über Tischbeinstraße - Hans-Thoma-Straße?
7	Dossenheimer Landstraße 45, 49 und 51: Schreinerei, Penny-Markt + Wilhelm Erhard; Sind Ladezonen vorgesehen? → Für Lkw (25 t) notwendig
8	Warum enden die Linien 23 und 24 am Hans-Thoma-Platz? Wegen Eingleisigkeit der Straßenbahn auf einem ca. 400 m langen Abschnitt
9	Hans-Thoma-Straße: Anlieferung des Blumenladens notwendig! (Parken möglich?)
10	Grundstück am „Allwendpfad“ zur Durchfahrt oder Parken ertüchtigen? (ehem. TSV Gelände)
11	Fußgängerquerung Mühlingstraße? → eventuell Ersatzverlagerung → Provisorien werden geprüft
A[13]	Optimale Lösung (LOB)
A	Bergbus fährt während des Umbaus auf normaler Strecke
A	Keine Änderung / Öffnung des Handschuhsheimer Feldes (westlich B3)
A	Keine Öffnung von Feldwegen (wegen Radverkehr!) (östlich B3)
A	Nachtarbeit soll möglichst vermieden werden
A	Eventuell Umleitung des Radverkehrs über Wiesenweg - Husarenstraße - Andreas-Hofer-Weg
A	Während Umbauphase Linie 5 ganztägig in Doppeltraktion
A	Zeppelinstraße im Abschnitt Einbahnstraße öffnen oder Einbahnstraße je nach Bauablauf anpassen
A	Parkplätze in Dossenheimer Landstraße <u>während der Bauzeit</u> aufhebbar? Wird geprüft → Ersatzflächen?
A	Keine Möglichkeiten, Zufahrten zu Grundstücken zu gewährleisten? → wird in der Detailprüfung untersucht
A	Gesprächsbedarf mit Gewerbetreibenden im Weiher wegen Anlieferung dringend nötig!
A	Sperrung für Lkw über 7,5 t? Ab wo? Auf Umleitungsstrecke?

[12] Ziffer verweist auf konkrete Verortung im beiliegenden Plan im Anhang

[13] A: Allgemeiner Hinweis

Thementisch III: Verkehrstechnische Untersuchung (VTU)

Moderation: Hr. Zimmermann

Fachliche Begleitung: Hr. Zöbisch (VCDB), Hr. Schneider (rnv), Hr. Thewalt (Stadt Heidelberg)

Themenkomplex: Grundlagen Simulationsmodell

Bezug	Kommentar (F=Frage; A=Antwort)
A	F: Simulationsgrundlage seien 23.000 Kfz/Tag. Welche Basis gibt es für diese Zahl? Wie orientiert sich dieser Wert am realen Verkehrsaufkommen? Es müssten doch mindestens 1.000 Kfz/h sein. A: Die Verkehrsmenge in der Spätspitze von 1.800 Kfz/h und in der Frühspitze von 1.600 Kfz/ h (Zähldaten aus dem Jahr 2017), jeweils als Summe von Hin- und Rückrichtung, lassen eine Abschätzung über übliche Spitzenstundenanteile auf 22.000 bis 23.000 KFZ / Tag zu. Generell wird im Simulationsmodell die Spitzenstunde abgebildet. Es existieren Modelle von der morgendlichen und der nachmittäglichen Spitzenstunde.
A	F: Das, was in der Simulation als Spitzenstunde gezeigt werde, stimme mit der Realität nicht überein. Es seien viel weniger Autos zu sehen als in der Realität, auch nur eine Bahn. Dies entspräche nicht der Ist-Situation und wirke subjektiv. A: Die Simulation ist nur ein Ausschnitt von ca. 3 Minuten während der Spitzenstunde, nicht die komplette Spitzenstunde. Deshalb wird auch nur eine einzige Bahn betrachtet.
A	F: Die Fragen zielten alle auf die Qualität und Aussagefähigkeit des Simulationsmodells ab und wurden alle dahingehend beantwortet, dass das Modell die Realität hinreichend abbilde, gemäß bundeseinheitlicher Regelwerke erstellt wurde und auch der betrachtete Streckenabschnitt hinreichend sei. Beispiele für Fragen: a) Ist die Berliner Straße in der Simulation mit betrachtet worden? (Hinweis auf Stausituation Im Neuenheimer Feld)? Die Verkehrsmengen und die Verkehrsorganisation der Berliner Straße sind im Modell mitberücksichtigt. Die an der Dossenheimer Landstraße ankommenden Ströme bilden dies entsprechend ab.

	b) Das Modell sei nicht nachvollziehbar. Fragender sei selbst Physiker, qualitative Vergleiche zur heutigen Verkehrssituation würden fehlen c) Das, was draußen zu sehen sei, stimme nicht mit dem Modell überein
A	F: Ist die Leistungsfähigkeit der Dossenheimer Landstraße mit der neuen Planung besser als heute? Gibt es hierzu Zahlen? Prozentuale Verbesserung gegenüber heute mit welcher Wahrscheinlichkeit? A: Die vom Gemeinderat vorgegebene Aufgabenstellung habe folgende Randbedingungen für die Neuplanung der Dossenheimer Landstraße formuliert: ruhiger, mehr Bäume, mehr Radfahrer, mehr ÖV-Beschleunigung. Die Leistungsfähigkeit der auf dieser Grundlage entwickelten Vorzugsvariante wurde untersucht. Das Büro habe nachgewiesen, dass diese funktioniert. Die Verwaltung beabsichtigt daher, diese Vorzugsvariante dem Gemeinderat vorzuschlagen. A: Es wurde untersucht, ob es funktioniert. Ins Simulationsmodell seien Messungen und Zählungen eingeflossen. Damit könne das Modell auch die heutige reale Ist-Situation grundlegend abbilden. A: Grundsätzlich ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsmengen weiter wesentlich steigen werden, da eine zweistreifige Straße im städtischen Umfeld nicht wesentlich mehr Verkehr aufnehmen kann. Die auf den heutigen Verkehrsmengen beruhenden Aussagen sind damit prinzipiell auf den Prognosehorizont projizierbar.
A	F: Warum sind im Simulationsmodell in der Spitzenstunde in beiden Fahrtrichtungen unterschiedliche Werte angegeben (1.800 Kfz/h gegen 1.600 Kfz/h)? A: Das könne im WEGEWAHLVERHALTEN der Autofahrer erklärt werden (teilweise unterschiedliche Hin- und Rückwege), das sei ganz typisch.
A	F: Woher stammt der Wert der Verkehrsbelastung 23.000 Kfz/Tag? A: Das ist das Maximum, was möglich ist.

Themenkomplex: Verkehrsabwicklung und Stausituationen

Bezug	Kommentar (F=Frage; A=Antwort)
A	F: Linksabbiegen aus den Nebenstraßen in die Dossenheimer Landstraße: Im Bereich Biethsstraße gäbe es in der Frühspitze (genannt wurde der Zeitraum 09:00 - 09:30 Uhr) massiv Probleme, a.) Grundstücksausfahrten zu verlassen b.) von der Biethsstraße aus nach links auf den Hans-Thoma-Platz abzubiegen. Dasselbe Problem betrifft auch die Linksabbiegenden aus der Burgstraße in Richtung Süden und der Mühlingstraße in Richtung Norden. Besteht die Möglichkeit, das Linksabbiegen zu verbieten? A. zu a.): Eine neue, weitere Fußgänger-LSA (Ampel oder Fußgänger-Querungsstelle) und eine Bahn als Pulkführer schaffen auch an den Grundstücksausfahrten für die Ausfahrenden mehr Lücken. A. zu b.): Alle Straßen wurden bzgl. möglicher Fahrbeziehungen untersucht. Dieser Punkt wird aber noch einmal explizit für alle 3 Fälle geprüft, insbesondere die Fahrbeziehung Burgstraße Richtung Süden. Amt für Verkehrsmanagement prüft, ob ein Linksabbiegeverbot möglich ist.
A	F: Stausituation auf Dossenheimer Landstraße / Bahn als Pulkführer / Linksabbiegen von Dossenheimer Landstraße in Mühlingstraße und Burgstraße: Wenn der Individualverkehr (Pkw, Fahrrad) im Stau steht, inwieweit hat das Auswirkungen auf die ungehinderte Fahrt

	der Straßenbahn? A: Vorgesehen ist eine Art „Pförtnerampel“: Die Straßenbahn wird bei Ausfahrt aus den Haltestellen Hans-Thoma-Platz und Burgstraße gegenüber dem parallel fahrenden Autoverkehr Vorrang erhalten und dann als Pulkführer vor dem Autoverkehr geführt. Gleichzeitig kommunizieren die neu geplanten Ampel-Steuerungen miteinander, was heute im Bestand nur bedingt möglich sei, die verschiedenen Ampelanlagen seien heute schlecht aufeinander abgestimmt. A: Der Stau entsteht auch durch die heutige Durchmischung von Bahn und Autoverkehr. Diese Durchmischung wird mit der Pulkführerschaft der Bahn verhindert. Zudem wurde die Linksabbiegespur an der Biethsstraße und an der Burgstraße zwischen die beiden Gleise gelegt und die Gleise auseinandergezogen, sodass der geradeausfahrende Autoverkehr ungehindert abfließen könne.
A	F: Wie weit wird sich der stadtwärtige Individualverkehr nach Dossenheim zurückstauen? Fragender bringt als Beispiel Frankfurt am Main. Dort seien die Grünzeiten für den IV im Innenstadtbereich um 17 % reduziert worden, um den IV im Innenstadtbereich zu reduzieren und besser zu steuern. Dies habe aber auch zu längeren Rückstaus in die Randgebiete geführt. A: Stimmt dieser Anmerkung zu. Der IV werde sich auch in Richtung Dossenheim zurückstauen. Dies ließe sich nicht vermeiden.
A	F: Hier ging es um die Abwicklung des Fußverkehrs bei einer herannahenden Straßenbahn. Die Befürchtung des Fragenden: Wenn sich eine Bahn annähert, könne der wartende Fußverkehr diese häufig nicht mehr erreichen, geht deshalb häufig bei rot, Unfallgefahr. A: Angewendet werde das Prinzip des „Fußgänger Heranholens“. Durch Kommunikation der Ampeln untereinander weiß die Fußgängerampel an der Haltestelle, ob und wo sich eine herannahende Bahn befindet. Das angeforderte Grün für den Fußgänger wird nach Möglichkeit vor der herannahenden Bahn noch bedient und zwar so, dass weder die Bahn noch eine entgegenkommende Bahn aufgehalten werden. Das funktioniere aber nur, wenn die Bahn noch weit genug weg sei, ansonsten bekommt die Bahn zuerst grün. In der Simulation wartet der FG im Bereich der Haltestelle Biethsstraße nie länger als 70 s, der Mittelwert liegt deutlich darunter.
A	F: Kann die Bahn in der neuen Haltestelle Biethsstraße noch vom Individualverkehr überholt werden? A: Nein.
A	F: Ein Bürger schildert seine Beobachtung, dass die Straßenbahn Richtung Norden heute zu häufig warten müsse. A: Am Status Quo können kurzfristig nur kleinere Verbesserungen an den Ampelanlagen vorgenommen werden. Problematisch sind (auch zukünftig) stark schwankende Aufenthaltszeiten der Bahnen an den Haltestellen. Diese beeinflussen die Abwicklung der Straßenbahn an den Ampelanlagen.

Themenkomplex: Sonderfälle (Rettungseinsätze, Feuerwehr, Unfall auf BAB A5)

Bezug	Kommentar (F=Frage; A=Antwort)
A	F: Rettungswagenverkehre / Feuerwehreinsätze: Fließen diese Einsätze bzgl. der Verkehrsbelastung statistisch in die Simulation ein? A: Die Simulation bilde die Realität hinreichend ab. Es wurde keine gesonderte Simulation für Krankentransporte durchgeführt. Es könne aber davon ausgegangen werden, dass solche einzelnen Ereignisse unproblematisch seien. Sich daraus ergebende vereinzelte Verkehrsbehinderungen würden durch die hinreichende Qualität des Verkehrsablaufs aufgefangen und der Verkehrsablauf wird so von selbst schnell wieder in einen stabilen Zustand überführt. A: Die Planung ist eng abgestimmt mit der Feuerwehr und den Entsorgungsunternehmen.
A	F: Zeitgleich mehrere kritische Ereignisse (Bsp. Rettungseinsatz UND Bahn defekt). A: So etwas könne als eher unwahrscheinlich eingestuft werden. A:Man könne unmöglich alle Eventualitäten vorhersehen und abdecken, eine Dimensionierung von Straßen für jeglichen Extremfall wird bewusst nicht gemacht, um die Straßenräume in verträglichen Maßen zu halten.
A	F: Wie wirkt sich ein Unfall auf der benachbarten BAB A5 auf die Verkehrsqualität entlang der Dossenheimer Landstraße aus? A: Das ist nicht bemessbar.

Themenkomplex: Zukunft, Pendlerverkehr, P+R-Plätze, Seilbahn, 5- Neckarquerung, mehr Fahrgäste in der Straßenbahn

Bezug	Kommentar (F=Frage; A=Antwort)
A	F: Frage, ob ein zukünftig prognostizierter zunehmender Pendlerverkehr in der Simulation mit berücksichtigt wurde. A: Angenommen wurden die heute durchschnittlichen Verkehrsmengen. Die Dossenheimer Landstraße befindet sich mit 23.000 Kfz / Tag schon heute an der Kapazitätsgrenze. A: Mehr als 23.000 Kfz / Tag gibt eine zweistreifige Straße mit diesem Querschnitt ganz grundlegend nicht her, egal, wie viele Pendler noch dazu kommen. A: Zur Frage der künftigen Verkehrsentwicklung insgesamt erarbeitet die Stadt in den nächsten Jahren einen Verkehrsentwicklungsplan für die nächsten ca. 20 Jahre. Dazu werde es auch eine Bürgerbeteiligung geben.
A	F: Fragen nach potentieller Entlastung für Dossenheimer Landstraße, Stand Seilbahn, Stand 5. Neckarquerung. Ob und Wann? A: Entscheidet der Gemeinderat, ist eine politische Entscheidung. A: Hierzu gibt es Veranstaltungen im Rahmen des Masterplans Neuenheimer Feld / Neckarbogen. Die nächste Veranstaltung dazu findet am 09.07.2019 statt. A: Thema Umweltverbund. Heute legen 78 % der Heidelberger Bürgerinnen und Bürger Ihre Wege innerhalb der Stadt ohne Auto zurück. Bei den Pendlern seien es deutlich weniger. Ziel sei, diese Zahl der Pendler zu steigern durch zusätzliche P+R-Plätze, z.B. in Schriesheim. Die Einpendler sollen stärker in den Umweltverbund kommen.

A	F: P+R-Parkplätze. Warum nicht mehr Flächen dafür in Heidelberg? A: Es gab den Vorschlag, einen neuen provisorischen P+R-Parkplatz Im Neuenheimer Feld anzulegen. Das wollte der Stadtrat vorerst nicht. Dann gab es einen weiteren Vorschlag der CDU für einen P+R-Platz am Gemüsegroßmarkt, aber auch dieser wurde abgelehnt. Noch in Untersuchung sind P+R-Plätze am S-Bahnhof Pfaffengrund / Wieblingen, nördlich der Burgstraße ggf. mit Verlegung der Kehranlage dorthin.
A	F: Besteht seitens der rnv der Wunsch, dass mehr Fahrgäste gewonnen werden und die Straßenbahn nutzen? Wie wirkt sich das auf die Fahrzeuggröße und die Taktung aus? A: Dieser Wunsch besteht. Die rnv möchte weitere Fahrgäste hinzugewinnen. Auf dem Streckenabschnitt Hans-Thoma-Platz – Burgstraße ist die Linie 5 sehr gut ausgelastet, die Linien 23 und 24 haben noch Reserven. Im Zuge von Fahrzeugneubeschaffungen ist es geplant, auf der Linie 5 mehr längere Fahrzeuge einzusetzen. Der Takt kann aufgrund mehrerer technischer Randbedingungen (Eisenbahnstrecke nach ESBO und eingleisige Streckenabschnitte in Leimen) leider nicht verdichtet werden.

Themenkomplex: „Tempo 30“

Bezug	Kommentar (F=Frage; A=Antwort)
A	F: Tempo 30 in Dossenheimer Landstraße. Im Vortrag zuvor sei erklärt worden, der Grund, warum Tempo 30 nicht zulässig sei, liege darin, dass die Dossenheimer Landstraße eine Bundesstraße sei. Und hier könne nur bei besonderen Gefahrensituationen – als Bsp. wurden Schulen genannt – Tempo 30 angeordnet werden. Frage deshalb, ob die Dossenheimer Landstraße von einer Bundesstraße nicht zu einer andersartigen Straße umgewidmet werden könne, wo Tempo 30 problemlos eingerichtet werden dürfe. A: Hier handele es sich um ein Missverständnis: Egal, welche Straßenklassifikation vorliegt: Typ Straße: Tempo 30 grundlegend nur in besonderen Bereichen anordnungsfähig, Schulen aber nicht vorhanden. Gemeinsamer Tenor: „Tempo 30 geht nicht wegen Bundesstraße“ ist missverständlich kommuniziert und soll zukünftig besser kommuniziert werden.

PRÄSENTATION DER ERGEBNISSE IM PLENUM

Moderatoren und Tischpaten stellen abschließend gemeinsam die Ergebnisse vor. So gab es nochmals konkrete Hinweise auf Situationen entlang der Dossenheimer Landstraße, aber auch das Vorgehen bei der Erarbeitung der verkehrstechnischen Untersuchung und die Überlegungen zur Organisation des Bauablaufs wurden kritisch gewürdigt.

Thementisch I Vorentwurf

Am Thementisch zum Vorentwurf zur Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße wurden einerseits Themen diskutiert, die bereits in der ersten Beteiligung der Bürgerschaft eingebracht wurden, andererseits kamen bei der Veranstaltung neue Themenfelder auf, die gemeinsam mit den Beteiligten besprochen werden konnten.

So haben der Radverkehr und dessen Führung an kritischen Stellen weiterhin eine große Relevanz für die anwesenden Bürgerinnen und Bürger. Insbesondere wichtige Linksabbiege-Beziehungen (bspw. am Knotenpunkt Dossenheimer Landstraße / Burgstraße) und die Führung des Radverkehrs vor oder hinter den Haltestellen entlang – zwischen Aufenthaltsbereich der Wartenden und der Straßenbahn – wurden thematisiert.

Auch die Ergänzung der in der Vorplanung vorgesehenen Baumreihe auf der Westseite um eine zweite Baumreihe östlich der Fahrbahn wurde am Thementisch erneut intensiv diskutiert, was die Brisanz dieser Frage für Teile der Bürgerschaft deutlich macht. Hier wurde von Seiten der Tischpatenschaft nochmals darauf hingewiesen, dass die Mehrkosten, die durch die Errichtung einer zweiten Baumreihe entstünden, nicht im Verhältnis zum Mehrwert dieser liegen würden. Dennoch liegt die finale Entscheidung zugunsten oder gegen eine zweite Baumreihe entlang der Dossenheimer Landstraße bei dem Gemeinderat.

Deutlich intensiver als in der ersten Beteiligungsveranstaltung wurde das Thema Logistik und Transport am Thementisch besprochen. Insbesondere für Gewerbetreibende entlang der Dossenheimer Landstraße ist es ein Anliegen, dass in der Planung ausreichend Ladeflächen an den richtigen Stellen vorgesehen werden, um die Anlieferung bzw. Transporte der Geschäfte und Werkstätten zu gewährleisten.

Auch die Neugestaltung bzw. Attraktivierung des Stadteingangs im Norden des Stadtteils war für die Teilnehmenden wichtig.

Thementisch II Umbauphase

Am Thementisch zur Umbauphase wurden vorrangig Verständnisfragen zur geplanten Führung des Verkehrs während der Bauzeit gestellt, die von Seiten der Stadt und der rnv - soweit es in der aktuellen Phase der Planung möglich ist - beantwortet wurden.

Vereinzelt wurden Bedenken geäußert, dass durch die Umleitungen an einzelnen Stellen bauliche Maßnahmen erforderlich seien (z. B. provisorische Verlegung der Querungsanlage für den Fußverkehr auf Höhe der Mühlingstraße) oder es wurden Vorschläge gemacht, welche Führungen des Verkehrs als Alternative zur Planung der Stadt und der rnv prüfenswert seien (z. B. Einbahnstraßenabschnitt der Zeppelinstraße je nach Bauphase öffnen oder in Gegenrichtung einrichten).

Ein großer Gesprächsbedarf bestand an diesem Thementisch von Seiten der Gewerbetreibenden. Während der Umbauphase ist aus deren Sicht die Gewährleistung der

Erreichbarkeit und Anlieferbarkeit von gewerblichen Einrichtungen entlang der Dossenheimer Landstraße zwingend notwendig. Dabei gilt es auch zu prüfen, mit welcher Größe von Lkw die Bedienung gewährleistet werden kann. Von Seiten der Stadt und der rnv wurde darauf hingewiesen, dass die Prüfung der Anfahrbarkeit von Grundstücken auch für sie wichtig sei und stets mitgedacht wird, aber grundsätzlich erst in einer späteren Phase der Planung (Detailplanung) möglich sei.

Ein großes Bedürfnis der direkten Anlieger der Dossenheimer Landstraße ist zudem das Einschränken von Nachtarbeit zur Vermeidung von Ruhestörungen. Es besteht der Wunsch Arbeiten während der Nachtzeiten auf ein Mindestmaß zu reduzieren (z. B. Einbau von Weichen an einem Wochenende).

Thementisch III Verkehrstechnische Untersuchung (VTU)

Am Thementisch Verkehrstechnische Untersuchung lag der Schwerpunkt bei den Verkehrsmengen im Kfz-Bereich, die für die Simulation zugrunde gelegt wurden. Auch die Frage danach, ob in der Untersuchung zukünftige Mehrverkehre berücksichtigt sind, beschäftigte die Beteiligten. Hier wurde vom Fachamt betont, dass eine Straße in der Dimension der Dossenheimer Landstraße in den Spitzenzeiten nicht mehr Kfz-Verkehr aufnehmen könne, als sie es bereits heute tue.

Auch der Umgang mit außergewöhnlichen Ereignissen, wie die Einhaltung von Rettungswegen, wie z.B. im Falle einer verunglückten Straßenbahn, wurde thematisiert. Hier wurde betont, dass grundsätzlich in der Planung Puffer vorhanden seien, sodass Störungen im Betrieb kompensiert werden könnten. Zudem ist die Planung in enger Abstimmung mit der Feuerwehr entstanden.

Angemerkt wurde außerdem, dass beim Steuerungskonzept der dynamischen Straßenraumfreigabe die Bedarfe des Fußverkehrs berücksichtigt werden müssen. Die Optimierung zugunsten der Straßenbahn-, des Kfz- und des Radverkehrs darf nicht gänzlich zulasten der zu Fuß Gehenden geschehen.

Abschließend wird zusammengefasst, dass das Steuerungskonzept den fließenden Verkehr verflüssigt, wodurch Standzeiten reduziert und Start-Stopp-Vorgänge vermieden werden können.

WEITERES VORGEHEN

Nach Abschluss der beiden Bürgerbeteiligungsveranstaltungen, die mit großem Engagement der Bürgerschaft und mit vielen hilfreichen Beiträgen zu den Überlegungen der beteiligten Büros, der rnv und der Stadtverwaltung zur Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße enden, geht die Vorplanung – nach finaler Überarbeitung – in den Gremienlauf. Dabei wird ein Gemeinderatsbeschluss im Herbst 2019 angestrebt. In Folge soll das Planfeststellungsverfahren für den Umbau der Dossenheimer Landstraße beginnen (Dauer etwa 2 Jahre). Damit ist mit einem Baubeginn frühestens im Jahr 2022 zu rechnen.

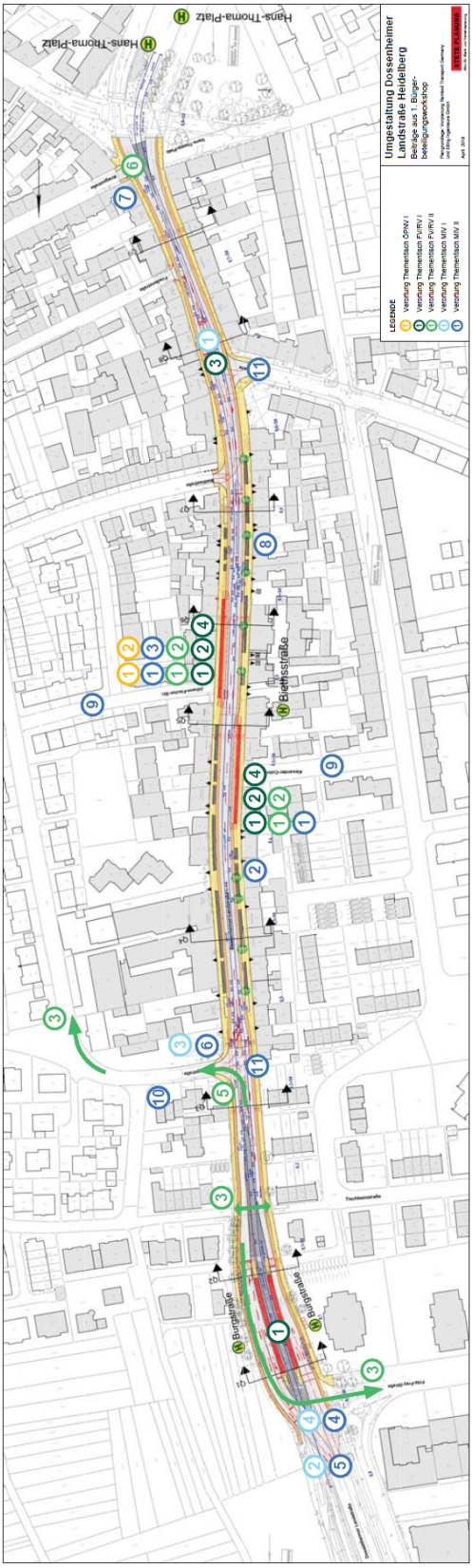
Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gibt es ein formelles Beteiligungsverfahren, in dem Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, die Planung einzusehen und Stellung zu nehmen. Die Termine und Fristen der Auslegung werden öffentlich von der Stadt bekannt gegeben. Im Rahmen eines sogenannten Erörterungstermins werden die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen aller Beteiligten gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde öffentlich diskutiert und beraten.

Direkt vor Baubeginn werden die Bürgerinnen und Bürger über den Bauablauf der Maßnahme und die damit verbundenen Umleitungsstrecken informiert.

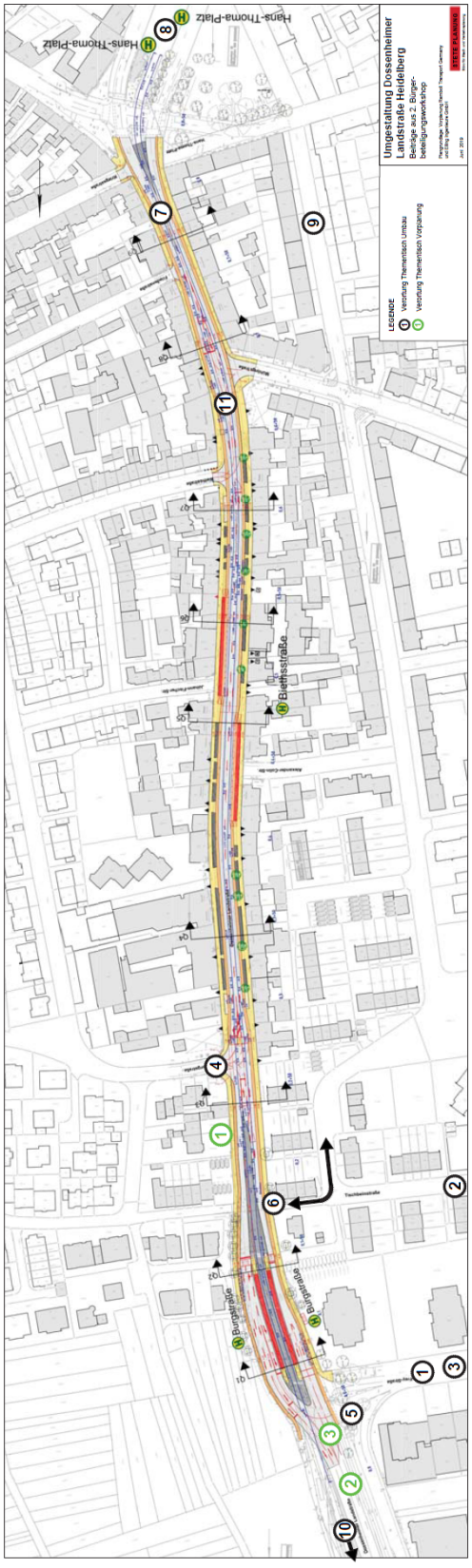
Die Stadt Heidelberg, die rnv und die beteiligten Büros bedanken sich bei den Bürgerinnen und Bürgern, die am Gestaltungsprozess der Dossenheimer Landstraße teilnahmen.

PLANÜBERSICHTEN

Pläne mit der Übersicht verorteter Beiträge an den Thementischen aus der ersten und zweiten Bürgerbeteiligungsveranstaltung:



1. Veranstaltung (19.03.2019)



2. Veranstaltung (04.06.2019)

ANHANG

Vorträge:

- 1-Veranstaltung: Machbarkeitsstudie / Büro Stadtbahngestaltung
- 1. Veranstaltung: Vorentwurf (vertiefende Vorzugsvariante) / Büro Ramboll
- 2. Veranstaltung: Feedback Kernergebnisse Vorentwurf Teil 1
- 2. Veranstaltung: Feedback Kernergebnisse Vorentwurf Teil 2
- 2. Veranstaltung: Verkehrstechnische Untersuchung
- 2. Veranstaltung: Umbauphase / Bauablauf

Quelle der Abbildungen im vorliegenden Dokument, wenn nicht anderweitig benannt, Büro StetePlanung.