

BUND Heidelberg • Willy-Brandt-Platz 5 • 69115 Heidelberg

Stadt Heidelberg
Technisches Bürgeramt
Prinz Carl - Kornmarkt 1
69117 Heidelberg

Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland (BUND)
Landesverband
Baden-Württemberg e.V.

Kreisgruppe Heidelberg

Tel. 06221-182631

bund.heidelberg@bund.net
www.bund-heidelberg.de

17.10.2021

81.2 Planfeststellung Dossenheimer Landstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Diese Stellungnahme ergeht durch die Kreisgruppe Heidelberg des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e.V. (BUND) in dessen Namen. Der Arbeitskreis Rhein-Neckar des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg e.V. (LNV) schließt sich in dessen Namen dieser Stellungnahme an.

Wir begrüßen die Maßnahme zur Beschleunigung des ÖPNV in der Dossenheimer Landstraße und die Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr. Außerdem begrüßen wir die Art der Umgestaltung der Haltestelle Biethstraße und die geplante Führung für den Radverkehr an dieser Haltestelle hinter dem Haltestellenbereich.

Folgende Aspekte sehen wir jedoch kritisch:

Art der Planungen zum Umbau der Haltestelle Burgstraße

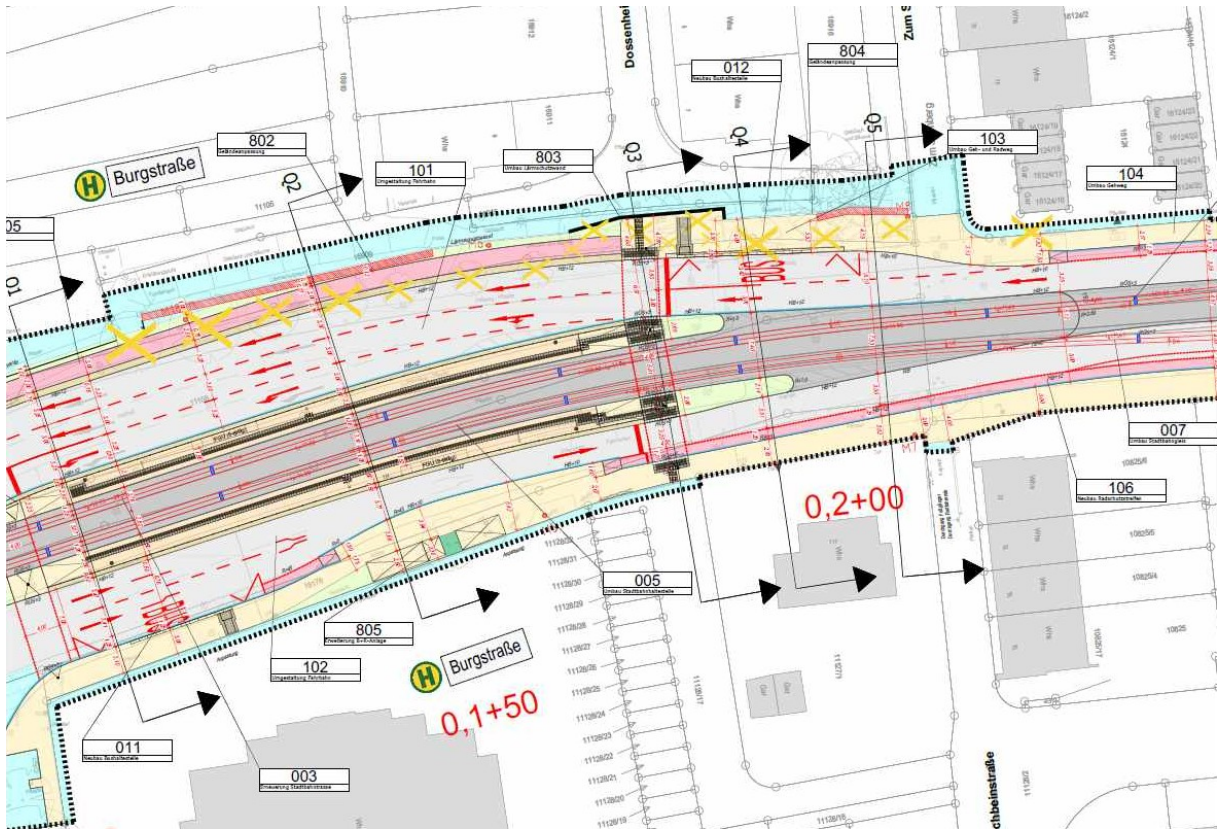
Für die geplanten Umbaumaßnahmen sollen allein im Bereich der Haltestelle Burgstraße 15 Bäume entfallen (siehe UVP-Bericht S. 14), darunter

- 13 große Linden mit einem Stammumfang zwischen 73 cm und 116 cm. Davon fallen 3 Linden mit mehr als 100 cm Stammumfang unter die Baumschutzsatzung
- ein Walnussbaum mit 90 cm Stammumfang
- eine Fichte mit 121 cm Stammumfang, die ebenfalls unter die Baumschutzsatzung fällt

Bankverbindung:
Sparkasse Heidelberg
IBAN: DE24 6725 0020
0001 0130 33
BIC SOLADES1HDB

Der BUND ist eine anerkannte Natur- und Umweltschutzvereinigung nach UmwRG und NatSchG Baden-Württemberg. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit.





Die 15 zur Fällung vorgesehenen Bäume im Bereich östlich der Haltestelle Burgstraße sind in diesem Ausschnitt aus Blatt 1 mit einem gelben Kreuz markiert.



Bäume östlich der Haltestelle Burgstraße

Der Bereich der Haltestelle Burgstraße ist bereits jetzt großflächig versiegelt. Wartende an der Haltestelle Burgstraße stehen mitten im teilweise sehr hohen Verkehrsaufkommen mit hoher Abgas- und Lärmbelastung (die Fotos wurden überwiegend an einem Sonntag-vormittag mit geringer Verkehrsbelastung aufgenommen). Im Sommer kommt die starke Aufheizung der großen asphaltierten Verkehrsfläche mit jetzt schon insgesamt 5 Fahr- und Abbiegespuren für den MIV in Teilbereichen der Haltestelle hinzu (2 Fahrspuren stadteinwärts, 2 Fahrspuren stadtauswärts plus Abbiegespur). Im UVP-Bericht (S.19) heißt es dazu:

„Das Plangebiet umfasst größtenteils versiegelte Flächen innerhalb des Stadtbereichs. Es sind keine klimaaktiven Strukturen wie z.B. großflächige Grünflächen vorhanden, mit Ausnahme der beiden Gartengrundstücke im Norden des Plangebiets. **Die vorhandenen Bäume tragen zu einer Verbesserung des Stadtklimas bei...** Im Konfliktplan ist das Plangebiet im Bestand als „Straßenverkehrsflächen“ und „Bahnflächen“ dargestellt. In Bezug auf die **sonstige landschaftspflegerische Empfehlung grenzt das Plangebiet an einen „Schwerpunktbereich für Entsiegelung und Durchgrünung im Siedlungsbestand zur Minderung thermischer Belastungen“** an.“

Weiter heißt es im UVP-Bericht (S. 30) „Klimaaktive Vegetationsstrukturen im Stadtbereich kommt eine besondere Bedeutung zu. Daher sind das Entfernen und der dauerhafte Verlust der Einzelbäume und der Vegetationsstrukturen als erhebliche nachteilige Auswirkung des Vorhabens zu bewerten. Die Überbauung der Vegetationsstrukturen führt zu einer höheren Versiegelung im Plangebiet, wodurch sich die Wärmestrahlung erhöht und das Mikroklima beeinträchtigt wird. Dies hat eine **erhebliche nachteilige Auswirkung** auf das Schutzgut Luft und Klima zur Folge.“

Entgegen diesen Empfehlungen sollte deshalb keine weitere Flächenversiegelung und Fällung von Bäumen im Bereich der Haltestelle Burgstraße erfolgen. Die geplante Neupflanzung von 17 Bäumen begrüßen wir. Diese werden jedoch nicht im Haltestellenbereich, sondern in größerer Entfernung im Bereich der Dossenheimer Landstraße gepflanzt und können die geplanten Eingriffe deshalb nicht lokal kompensieren. Zudem benötigen die nachgepflanzten Bäume (geplanter Stammumfang mind. 16 cm, siehe UVP S. 33) mindestens 30 bis 40 Jahre, bis sie eine ähnliche Größe wie die bestehenden Bäume erreichen und damit eine ähnliche klimaökologische Funktion bzgl. Verschattung, Verdunstung, Filterung von Luftschadstoffen, Dämpfung von Lärm, etc. erreichen können. Zudem ist die Pflanzung teilweise nichtheimischer Baumarten geplant, was wir ablehnen (siehe LBP S. 23/24)

Durch den geplanten Wegfall der Bäume vor der Lärmschutzwand ist zudem eine höhere Schallreflektion an der Lärmschutzwand und damit eine noch höhere Lärmbelastung durch Straßenlärm für die Wohngebäude (Hochhäuser) in der Fritz-Frey-Straße und Hans-Thoma-Straße zu befürchten. Wir bitten darum, dies zu prüfen.

Der geplante Wegfall der Bäume wird bedingt durch

1. die Ausweitung der MIV-Fahrspuren stadtauswärts.

Hier soll bereits im Bereich der Fußgängerampel eine zweite Fahrspur stadtauswärts eingerichtet werden in Verbindung mit der Einrichtung einer Haltebuchse für Busse des Schienenersatzverkehrs und für Nachtbusse. Bisher beginnt die zweite Fahrspur stadtauswärts (ebenso wie die Linksabbiegespur) erst etwa in der Mitte des Haltestellenbereichs (siehe Fotos).

2. eine Verbreiterung der Bahnsteige an der Haltestelle

3. eine Anlage bzw. Verbreiterung der Radwegführung



eine Verbreiterung der Bahnsteige an der Haltestelle

zu 1.: Die Ausweitung der MIV-Fahr- und Abbiegespuren stadtauswärts zu Lasten der Bäume ist für uns nicht nachvollziehbar und steht in keinem Verhältnis zu den damit verbundenen o.g. erheblichen nachteiligen Auswirkungen.

Es bleibt widersprüchlich, warum „Für das Jahr 2035 ...keine Veränderungen im MIV-Aufkommen entlang dieser Achse prognostiziert...“ werden, wenn gleichzeitig das genannte „Ziel dieser Maßnahmen ist..., die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu verbessern und den Umstieg auf die Straßenbahn attraktiv zu machen... Der Umbau der Haltestellen „...dient als Grundlage für den Umstieg auf den ÖPNV und somit zur Verringerung des Autoverkehrs. (siehe LBP S. 1). **Wir bitten deshalb darum, die Verkehrsprognose entsprechend anzupassen.**

Auch die geplante Notwendigkeit der Einrichtung einer Haltebucht ausschließlich für den sehr seltenen Schienenersatzverkehr und für Nachbusse steht in keinem Verhältnis zu den o.g. erheblichen nachteiligen Auswirkungen.

Wir bitten darum, auf die Erweiterung der MIV-Verkehrsanlage mit Verlängerung der Mehrspurigkeit stadtauswärts und auf den geplante Bushaldebereich an dieser Stelle zu verzichten.

Wir schlagen alternativ vor, z.B. entweder den SEV-Haldebereich in den Bereich kurz vor der Kreuzung Fritz-Frey-Straße zu verlegen, wo bereits heute 2 MIV-Fahrspuren vorhanden sind oder alternativ SEV und Nachtbusse stadtauswärts auf den Straßenbahngleisen zu führen und die Ampelanlage entsprechend zu steuern.

Die Erfahrung der bereits bestehenden Bushaltebucht im Bereich der Haltestelle Burgstraße stadteinwärts zeigt zudem, dass diese bei der sehr geringen Frequentierung durch Busse regelmäßig zum illegalen Halten und Parken genutzt wird, teilweise mit gefährlichen Auswirkungen für andere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrende (siehe Fotos).



Zu 3.: Zudem schlagen wir vor, die geplante Radwegführung stadtauswärts zu ändern. Radfahrende sollten auf der Straße, d.h. wie auch im Bereich der Einmündung Mühlingsstraße auf der Linksabbiegespur die Kreuzung queren. Zusätzlich sollte die Möglichkeit gegeben werden, dass Radfahrende bereits an der doppelten Fußgängerampel der ÖPNV-Haltestelle Burgstraße mit auf die westliche Straßenseite wechseln können. Dort sollte der Radverkehr bis zur Kreuzung Fritz-Frey-Straße in beiden Richtungen auf der westlichen Straßenseite geführt werden. Nördlich der Kreuzung Fritz-Frey-Straße wird der Radverkehr bereits auf einem Zweirichtungsradweg geführt, weshalb viele Radfahrende jetzt schon diese vorgeschlagene Route nutzen.

In diesem Zusammenhang schlagen wir vor, auch die Bushaltebucht stadteinwärts aufzuheben und den seltenen SEV sowie Nachtbusse (bei nächtlich sehr geringem Verkehrsaufkommen) z.B. über die Gleisanlagen der Straßenbahnhaltstelle Burgstraße zu führen. Wir sehen die große Gefahr, dass durch die bisher geplante Führung des Radverkehrs über diese Bushaltebucht und den weiter steigenden Parkdruck aufgrund des Wegfall von Stellplätzen in der Dossenheimer Landstraße diese Bushaltebucht noch häufiger als jetzt schon zugeparkt wird, insbesondere bei der jetzt schon mangelnden Kontrolle des ruhenden Verkehrs.

Eine Führung des Radverkehrs mit Schutzstreifen über die vorhandene und die neu geplante Bushaltebucht halten wir aus o.g. Gründe ohne regelmäßige Kontrolle des ruhenden Verkehrs für viel zu gefährlich.

Keine längeren Wartezeiten für Fußgänger

Die Umbaumaßnahmen dürfen nicht zu längeren Wartezeiten für Fußgänger an den Ampeln führen. Auf S. 35 des Erläuterungsberichtes heißt es: „Maximale Fußgängerwartezeiten unterschreiten hingegen punktuell die Grenzwerte der niedrigsten Qualitätsstufe“. Hier muss dringend bereits in der Planungsphase nachgebessert werden, um eine gleichberechtigte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen zu gewährleisten. Insbesondere an den Straßenbahnhaltstellen besteht zudem sonst die Gefahr, dass zum Erreichen der Straßenbahn die Dossenheimer Landstraße ohne Abwarten des Haltesignals gequert wird, was gefährliche Situationen provozieren könnte. Dies gilt insbesondere für den Schülerverkehr. Für die Akzeptanz der Ampeln sind dringend kurze Wartezeiten erforderlich.

Abschließend möchten wir noch auf zwei Aspekte hinweisen:

Es ist zu befürchten, dass der geplante Schutzstreifen für Radfahrende in der Dossenheimer Landstraße bei weiterhin mangelnder Kontrolle von Falschparkern zugeparkt wird. Wir bitten hier um regelmäßige Kontrollen des ruhenden Verkehrs.

Während der langen Bauphase von mehr als 2 Jahren muss mit „Schleichverkehr“ vom Autobahnanschluss Dossenheim durch das Handschuhsheimer Feld gerechnet werden. Wir bitten vorsorglich darum, hier alle Zuwege ins Handschuhsheimer Feld mit Schranken zu sperren, wie es heute bereits teilweise erfolgt ist.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung

Gerhard Kaiser
Vorsitzender BUND-Kreisgruppe Heidelberg