



# Dokumentation und Prüfergebnisse Bürgerbeteiligung 16. Mai 2023

## Umgestaltung In der Neckarhelle

Heidelberg, Mai 2023



# Bürgerinformation und -beteiligung In der Neckarhelle

Gemäß der Heidelberger Planungskultur hat das Amt für Mobilität zusammen mit dem Amt für Stadtentwicklung und Statistik die Bürgerschaft im Rahmen der Vorplanung „Umgestaltung In der Neckarhelle“ in den laufenden Prozess einbezogen.

Somit konnte die vorliegende Planung intensiv diskutiert, sowie Rückmeldungen und Hinweise gegeben werden.

An den Thementischen ‚Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen‘, ‚Sicherer Schulweg, barrierefreier Gehweg‘, ‚Parkplatzneuordnung, ruhender Verkehr‘ und einem vierten Thementisch namens ‚Open Space – Platz für weitere Themen‘ gab es für die Anwesenden die Gelegenheit, Bedenken, Ideen und Anregungen sowie persönliche Betroffenheiten in die Planung einzubringen. Es wurde eine Vielzahl an Hinweisen und Anmerkungen notiert.

Diese hat die Verwaltung thematisch geordnet. Im Folgenden sind ein Auszug der Punkte, inklusive der Bewertung, tabellarisch in die Bereiche ‚Öffentlicher Verkehr / Haltestellen / fließender Verkehr‘, ‚Fußverkehr und barrierefreie Gehwege‘, ‚Ruhender Verkehr‘ und ‚Sonstiges‘ zusammengefasst.

Zur Verdeutlichung der Argumente hat das Amt für Mobilität einen Teil der Prüfergebnisse (Themen ‚Einbahnstraße‘, ‚L534‘ und ‚ruhender Verkehr‘) im Anschluss an die Tabellen ausführlicher ausgearbeitet.

# Diskussionsergebnisse

## Auszug - Themenbereich ‚Öffentlicher Verkehr / Haltestellen / fließender Verkehr‘ (1/2)

Benennung Idee / Anregung / Hinweis	Ergebnis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstr mit „Zirkel“ Verkehr Neckarhelle Richtung Osten</li> <li>• Einbahnstraße Richtung Westen → Umsteigepunkt am Straßenanfang bzw. bei Schule</li> <li>• Gibt es die Möglichkeit, den Bus-Linienverlauf zu ändern?</li> <li>• Wenn Einbahnstr → Durchfahrt von Buslinie 37 möglich?</li> <li>• Wenn der Buslinienverlauf verlegt werden kann, dann Fahrradstraße?</li> <li>• Wenn Einbahnstr → Ausnahmeregelung für den Busverkehr in Gegenrichtung?</li> <li>• Bei Einbahnstr, mehr Bäume möglich?</li> <li>• Zwischenweg zur L534 durchführen → damit Busse nicht auf „In d. Neckarhelle“ fahren müssen</li> </ul>	<p>Siehe Prüfergebnis ‚Einbahnstraße‘ bzw. ‚L534‘</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage der Haltestellen prüfen</li> </ul>	<p>Die ausführliche Prüfung im Rahmen der Vorplanung hat ergeben, dass die Lage der barrierefreien Haltestellen lediglich an den in der Planung aufgezeigten Stellen möglich ist. Eine Abweichung bedeutet, dass nur Teil-Barrierefreiheit erreicht werden kann. Von einer Verschiebung wird daher abgesehen</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reicht eine Haltestelle mittig?</li> <li>• Wegfall einer Haltestelle zugunsten mehr Parkplätze und geringere Baukosten</li> </ul>	<p>Fußwege zu Haltestellen sollten max. etwa 300 Meter betragen, um einen Attraktivitätsverlust des ÖPNV zu vermeiden und den ÖPNV als sinnvolle Alternative zum MIV zu stärken (Mobilitätswende). Eine Haltestelle mittig reicht nicht</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fips-Bus nur für die Neckarhelle? → Übergabepunkt z.B. an Neckarschule</li> <li>• Idee: kleiner Bus als Zubringer</li> <li>• Bustaktung zu gering</li> </ul>	<p>Fips-Busse sind aus Kapazitätsgründen keine alleinige Alternative für die regulären Buslinien und können aus organisatorischen Gründen auch nicht als reiner Shuttle bzw. Zubringer zur Neckarhelle dienen. Ab Dezember 2023 wird für den Stadtteil Ziegelhausen als Ergänzung des ÖPNV-Angebots zusätzlich zu den regulären Linien ein fips-Bus zur Verfügung stehen. Ab 2030 werden flächendeckend Wasserstoffbusse zum Einsatz kommen. Diese erzeugen weniger Emissionen</p>

# Diskussionsergebnisse

## Auszug - Themenbereich ‚Öffentlicher Verkehr / Haltestellen / fließender Verkehr‘ (2/2)

Benennung Idee / Anregung / Hinweis	Ergebnis
<ul style="list-style-type: none"><li>• Drainage beachten bei Hausnummer 48 – Test mit Bus → Erschütterungen</li></ul>	Hinweis wird bei weiterer Planung berücksichtigt
<ul style="list-style-type: none"><li>• Gehwegvorsprünge oder Poller zur Geschwindigkeitsreduzierung</li></ul>	Anregung wurde bereits in der Planung umgesetzt
<ul style="list-style-type: none"><li>• Geschwindigkeit rausnehmen für Fußgängersicherheit</li><li>• Berliner Kissen an 3 Stellen</li></ul>	Durch die alternierende Anordnung des ruhenden Verkehrs werden die Sichtachsen gebrochen. Hierdurch wird die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten erreicht. Berliner Kissen zusätzlich sind nicht erforderlich. Diese stellen eine Einschränkung für den Radverkehr dar
<ul style="list-style-type: none"><li>• Busfahrer Knigge fördern</li><li>• Busfahrer sollten sensibilisiert werden</li><li>• Bus Motor-aus bei Wartezeiten</li></ul>	Weiterleitung der Hinweise an rnv

# Diskussionsergebnisse

## Auszug - Themenbereich , Fußverkehr und barrierefreie Gehwege'

Benennung Idee / Anregung / Hinweis	Ergebnis
<ul style="list-style-type: none"><li>• Einbahnstr. entlastet Fußgänger</li></ul>	Siehe Prüfergebnis ,Einbahnstraße'
<ul style="list-style-type: none"><li>• Hausnummer 75: Ausfahrt unübersichtlich</li><li>• Hausnummern 51-53: Gefahr für Fußgänger wg. steiler Ausfahrt vom Privatparkplatz</li><li>• Lösung für steile/ unersichtliche Ausfahrten: Spiegel, Warnschilder, Markierung</li></ul>	Kann nicht berücksichtigt werden, weil: am Verkehr Teilnehmende müssen sich bei Ausfahrt aus Grundstück so verhalten, dass andere Personen nicht gefährdet werden (§10 Abs. 1 StVO (Einfahren und Anfahren))
<ul style="list-style-type: none"><li>• Sitzgelegenheiten für Ältere prüfen</li><li>• Hausnummer 75: zwei Poller müssen bleiben wg. Vordach</li></ul>	Hinweise werden bei weiterer Planung berücksichtigt
<ul style="list-style-type: none"><li>• Breite Gehwege sind gut</li></ul>	Positives Feedback

# Diskussionsergebnisse

## Auszug - Themenbereich , Ruhender Verkehr' (1/2)

Benennung Idee / Anregung / Hinweis	Ergebnis
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie viele Parkplätze gibt es jetzt? Wie viele gehen durch die Neugestaltung verloren?</li> <li>• Zu wenige Parkplätze</li> <li>• Garage leer machen + nicht als Abstellfläche benutzen!</li> <li>• Ba-Wü. Garagenordnung sollte beachtet werden</li> </ul>	Siehe Prüfergebnis ,ruhender Verkehr'
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf L534 → Tempo reduzieren + Parkanlage</li> </ul>	Siehe Prüfergebnis ,L534'
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Halteverbot durchsetzen</li> <li>• Parken verhindern an Haltestellen östliches Ende</li> <li>• Parkplatzsituation wegen Edeka gefährlich</li> </ul>	Weiterleitung der Hinweise an Gemeindevollzugsdienst
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kita braucht mehr Pkw-Stellplätze - Keine Fahrradabstellanlage</li> <li>• Fahrradplätze bei Kita sind notwendig</li> </ul>	Die Flächen im Straßenzug sind begrenzt. Im Sinne der Mobilitätswende wird eine Stärkung des Umweltverbunds verfolgt und Fuß-, Rad- sowie Öffentlicher Verkehr hoch priorisiert. Radabstellplätze im öffentlichen Raum in Höhe der Kita sind in der Planung berücksichtigt. Zusätzliche Pkw-Stellplätze werden nicht im öffentlichen Raum geschaffen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carsharing-Parkplätze in d. Neckarhelle!</li> </ul>	Sharing-Angebote sind in Prüfung
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfen, ob Privathaus (Hausnummer 5) durch Stadt gekauft und z.B. als Parkplatz genutzt werden kann</li> <li>• Parkplatzanlage für Anwohner und Besucher bei Recyclinghof</li> </ul>	Stellplatznachweis muss auf Privatgrund erfolgen. Stadt kann als Träger öffentlicher Belange keine Flächen erwerben, um sie privaten Personen als Stellplatz zur Verfügung zu stellen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parken gegenüber von Garageneinfahrten nicht möglich (Hausnummer 12, 34, 100)</li> <li>• Ladezone/Parken tauschen (Hausnummer 33 → Hausnummer 24)</li> </ul>	Die Planung wurde entsprechend angepasst
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schwierige Einfahrtssituation östliches Ende</li> </ul>	Dies wurde bereits in der Planung berücksichtigt

# Diskussionsergebnisse

## Auszug - Themenbereich , Ruhender Verkehr' (2/2)

Benennung Idee / Anregung / Hinweis	Ergebnis
<ul style="list-style-type: none"><li>• Abwechselnde Parkseiten sind unpraktisch für Radfahrer</li><li>• Parkplätze sind zu weit auseinander</li><li>• Parkplätze zu weit weg von Geschäft → Stellplätze für Kundschaft benötigt (Hausnummer 92)</li></ul>	<p>Durch die alternierende Anordnung des ruhenden Verkehrs wird die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten erreicht. Zwischenabschnitte mit ausreichend großen Abständen sind so gewählt, dass ein Begegnen möglich ist. Ausweichstellen, die durch alternierendes Parken eingerichtet werden, erleichtern die Begegnung auch für den Fall Kraftfahrzeuge mit Fahrrädern. In den Abschnitten mit Parken kann bei der Fahrbahnbreite von 3,55 m das Begegnen von Pkw und Fahrrad grundsätzlich stattfinden, ist aber relativ eng.</p> <p>An der genannten Örtlichkeit ist in der Planung die Haltestelle Neckarhelle (Nordseite) vorgesehen. Die zusätzliche Anordnung von Stellplätzen ist im direkten Umfeld aus Platzgründen nicht möglich.</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Evtl. Bewohnerparkplätze?</li><li>• Parkzeitzone einführen (2 h)</li><li>• Bedarfsermittlung Parkraum → Eindruck zyklisch</li></ul>	<p>Ein stadtteilübergreifendes Parkraumkonzept wurde bereits vom Gemeinderat beschlossen. Daraus können sich Maßnahmen zur Bewirtschaftung ergeben.</p>

# Diskussionsergebnisse

## Auszug - Themenbereich , Sonstiges'

Benennung Idee / Anregung / Hinweis	Ergebnis
<ul style="list-style-type: none"><li>• Geschwindigkeit reduzieren auf L534 (50 km/h statt 70 km/h)</li><li>• Lautstärke der Straße („L534“)</li></ul>	Siehe Prüfergebnis ‚L534‘
<ul style="list-style-type: none"><li>• Kommt Strom in die Erde?</li><li>• Hausanschlüsse mit Glasfaser versorgen (z.B. Hausnummern 75, 110, 114)</li><li>• Großer Altbestand an Gebäuden, bei privaten Sanierungen wird die Zeitschiene schwierig einzuhalten sein</li><li>• Hausnummer 48 Drainagen im Haus u. Außenschacht beachten</li><li>• Hausnummer 67 → Lüftungsschacht für Heizung sollte nicht blockiert werden</li><li>• Anschluss von Abwasser bei Bau neu an „Neckarhelle“ anschließen? („Neuer Weg“)</li></ul>	Hinweise werden bei weiterer Planung beachtet
<ul style="list-style-type: none"><li>• Fußweg in Neckarhelle nur einseitig → dafür auf der anderen Seite Radweg</li></ul>	Kann nicht berücksichtigt werden, weil: in Tempo-30-Zonen werden keine Radverkehrsanlagen angelegt. Fahrzeuge fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn
<ul style="list-style-type: none"><li>• Westliches Ende: direkte Anbindung an L534</li></ul>	Kann nicht berücksichtigt werden, weil: in diesem Bereich queren eine Unterführung zum Anlegepunkt und der Kanal des Mausbachs die L534. Des Weiteren ist im Bestand ein stattlicher Baumbestand vorhanden. Diese Gegebenheiten lassen die notwendige Dimensionierung eines Anschlusses der Neckarhelle an die L534 nicht zu
<ul style="list-style-type: none"><li>• Die alte, historische Achse Neckarhelle erhält wieder den Charakter einer Dorfstraße</li></ul>	positives Feedback

# Prüfergebnis ,L534'

## – Zu prüfende Punkte ,L534':

- Geschwindigkeitsreduzierung 70 km/h → 50 km/h
- Bau von ein oder zwei Haltestellen auf Nordseite (Fahrtrichtung Innenstadt - Gegenrichtung zu Neckarhelle)
- Schaffung von Parkraum (auf Nordseite)

## ➤ Fazit:

Der Streckenabschnitt der L534 weist einen Außerortscharakter auf. Die Sichtverhältnisse sind aufgrund der bestehenden Kurvensituation (langgezogene Rechtskurve in Richtung Westen) eingeschränkt.

Die Reduzierung der Geschwindigkeit von derzeit 70 Km/h auf 50 km/h ist nicht möglich, da die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung (der betroffene Abschnitt der L534 liegt außerorts) darstellt.

Bushaltestellen müssten aufgrund der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h baulich als Bucht mit einer großen Längenentwicklung und Flächeninanspruchnahme ausgebildet werden. Dies stellt in Verbindung mit der erforderlichen Querung des vorhandenen Radfahrstreifens

eine Verringerung der Verkehrssicherheit (Gefährdung von Radfahrenden) gegenüber dem Bestand dar und ist daher abzulehnen.

Für Längsparkstände müssten Grünflächen versiegelt werden. Außerdem stellt die ständige Überfahung des vorhandenen Radfahrstreifens bei Ein- und Ausparkvorgängen eine Reduzierung der Verkehrssicherheit gegenüber dem Bestand dar. Parkstände können daher nicht angeordnet werden.

→ Entlang der L534 können die vorgeschlagenen verkehrlichen Veränderungen nicht vorgesehen werden, da ein hohes Konfliktpotenzial (hohe Geschwindigkeitsdifferenz) zwischen fahrenden und ein- und ausparkenden Kraftfahrzeugen sowie Rad fahrenden Personen besteht und von Gefährdungen auszugehen ist.

# Prüfergebnis ‚Einbahnstraße‘

- Argumente der Bürgerschaft für eine Einbahnstraße in der Neckarhelle (Fahrtrichtung Ziegelhausen):
  - schmalere Fahrbahn; mehr Platz für Fußverkehr; mehr Platz für Bäume; mehr Parkstände möglich (da kein Begegnen)
  - Haltestellen nur auf einer Seite notwendig → geringere Baukosten
  - weniger Verkehr in Neckarhelle

## ➤ Fazit:

Durch die Umwidmung in eine Einbahnstraße könnte der Querschnitt der Neckarhelle etwas verringert werden. Da für Kraftfahrzeuge keine Begegnungsstellen berücksichtigt werden müssen, würde mehr Parkraum geschaffen werden. Nachteilig ist, dass durch Einbahnstraßen viele Umweg- bzw. Mehrfahrten entstehen, die Emissionen erzeugen. Ohne Gegenverkehr wird insbesondere bei wenig Verkehrsaufkommen schneller gefahren.

Als Kompensationsmaßnahme müssten zwingend Haltestellen im Verlauf der L534 errichtet werden, da die Busverbindung in beide Richtungen aufrecht zu erhalten ist (siehe hierzu Prüfergebnis ‚L534‘).

Hierdurch verlängern sich zurückzulegende Fußwegdistanzen. Für die Realisierung von öffentlichen Fußverbindungen zum barrierefreien Erreichen der möglichen Haltestellen ist Grunderwerb erforderlich. Zur Schaffung dieser Verbindungen mit den benötigten Entwicklungslängen ist großer Flächenbedarf notwendig (barrierefreie Rampen dürfen max. 6 % Gefälle haben), da eine große Höhendifferenz zwischen Neckarhelle und L534 vorliegt. Die Bereitschaft zum Verkauf dieser Grundstücksflächen wird von der Verwaltung erfahrungshalber angezweifelt.

→ Eine Einbahnstraße kann aus oben genannten Gründen nicht angeordnet werden.

# Prüfergebnis ‚Ruhender Verkehr‘

## – Anmerkungen / Hinweise zum Thema Ruhender Verkehr:

- Zu wenige Parkplätze
- Wie viele Parkplätze gibt es jetzt? Wie viele gehen durch die Neugestaltung verloren?
- Ba-Wü. Garagenordnung sollte beachtet werden
- Garage leer machen + nicht als Abstellfläche benutzen!

## ➤ Fazit:

Grundsätzlich ist der Stellplatznachweis für Fahrzeuge auf dem Privatgrundstück zu führen. Auf der Straße sind nachweislich keine Baulasten für private Kfz-Stellplätze eingetragen.

Aus Begehungen sowie der Datengrundlage ist erkennbar, dass in der Neckarhelle Einfahrten, Garagen und Stellplätze auf Privatgrundstücken vorhanden sind.

Im Plangebiet gibt es für geschätzt etwas mehr als 100 Fahrzeuge die Möglichkeit, diese legal im öffentlichen Straßenraum abzustellen. Zukünftig wird es knapp 50 Stellplätze in eindeutig markierten Bereichen geben. Zusätzlich wird es ein Angebot in Form von Radabstellanlagen sowie Ladezonen geben. Sharing-Angebote sind in Prüfung.

Im Sinne der Mobilitätswende, der E-Klima-Ziele und bedingt durch die begrenzten Flächen wird in der Planung eine erforderliche Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums zu Lasten des ruhenden Verkehrs vollzogen.

→ Mit der alternierenden Anordnung des ruhenden Verkehrs wird eine Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten erreicht.

Zwischenabschnitte mit ausreichend großen Abständen sind so gewählt, dass ein gegenseitiges Ausweichen möglich ist. Dies führt zu einer geordneten Verkehrsabwicklung.

**Amt für Mobilität**  
**81.3 - Verkehrsplanung**