

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung, Herr Zimmermann
buergerbeteiligung@heidelberg.de

**Planungsatelier, Werkstattphase 3
Masterplanverfahren INF / Neckarbogen
2. Öffentliche Veranstaltung am 28.11.2019
in der Neuen Aula, Universitätsplatz 1**

PROTOKOLL

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr

Veranstaltungsende: 20:00 Uhr

Protokoll: Andreas Ueckert, Büro Stein/memo-consulting

Ablauf

1. Begrüßung, Einführung, Programm
2. Fachbeitrag: Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand;
Fragen und Kommentare aus dem Plenum
3. Einblick in die klimaökologische Betrachtung der Entwürfe;
Fragen und Kommentare aus dem Plenum
4. Dank, Ende

1. Begrüßung, Einführung, Programm

Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald, das Moderationsteam des Masterplanverfahrens, begrüßen die etwa 200 Anwesenden zur zweiten Öffentlichen Veranstaltung der Stufe 3 des Planungsateliers im Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen (INF) und übergeben das Wort an den Ersten Bürgermeister, Herrn Odszuck.

Herr Odszuck begrüßt die Anwesenden und erläutert, weshalb es nach der ersten Öffentlichen Veranstaltung im Juli die Notwendigkeit für eine weitere gab: den Planungsteams war die Aufgabe gestellt worden, ihre Verkehrskonzepte mithilfe des Heidelberger Verkehrsmodells, also eines Computerprogrammes, zu simulieren, um die Auswirkungen der jeweiligen Konzepte auf die verschiedenen Verkehrsarten vergleichen zu können. Das zugrundeliegende Verkehrsmodell war ihnen von der Stadt Heidelberg zur Verfügung gestellt worden, doch wurden in der Anwendung des Programms bei allen Planungsteams Fehler gefunden, sodass die Ergebnisse letztlich nicht miteinander vergleichbar waren. Die Modellierungen wurden deshalb vom Büro IVAS vorgenommen und überarbeitet, sodass die Verkehrskonzepte nun miteinander vergleichbar sind. Herr Odszuck betont, dass das Büro IVAS und die Büros ihre Konzepte nicht inhaltlich verändert haben, sondern nur die Modellierung korrigiert wurde. Die vergleichenden Ergebnisse werden heute vom Büro IVAS vorgestellt werden, ebenso wie die ersten Erkenntnisse einer klimaökologischen Betrachtung der Entwürfe durch das Büro GEO-Net.

Beides wird dabei helfen, den Blick für die Stärken und Schwächen der verschiedenen Entwürfe weiter zu schärfen.

Am Ende der aktuellen Stufe 3 des Planungsateliers wird dann die Zahl der Entwicklungsperspektiven reduziert, vielleicht auch mit einer Kombination unterschiedlicher Elemente der Entwürfe weitergearbeitet werden. Auf der Grundlage der Eingaben und Diskussionen der Öffentlichen Veranstaltungen und des Forums werden im März und April 2020 Empfehlungen für den Gemeinderat erarbeitet, der voraussichtlich am 7. Mai 2020 darüber entscheiden wird, wie und mit welchen Entwicklungsperspektiven in die Konsolidierungsphase gegangen werden soll (vgl. Abb. 1).

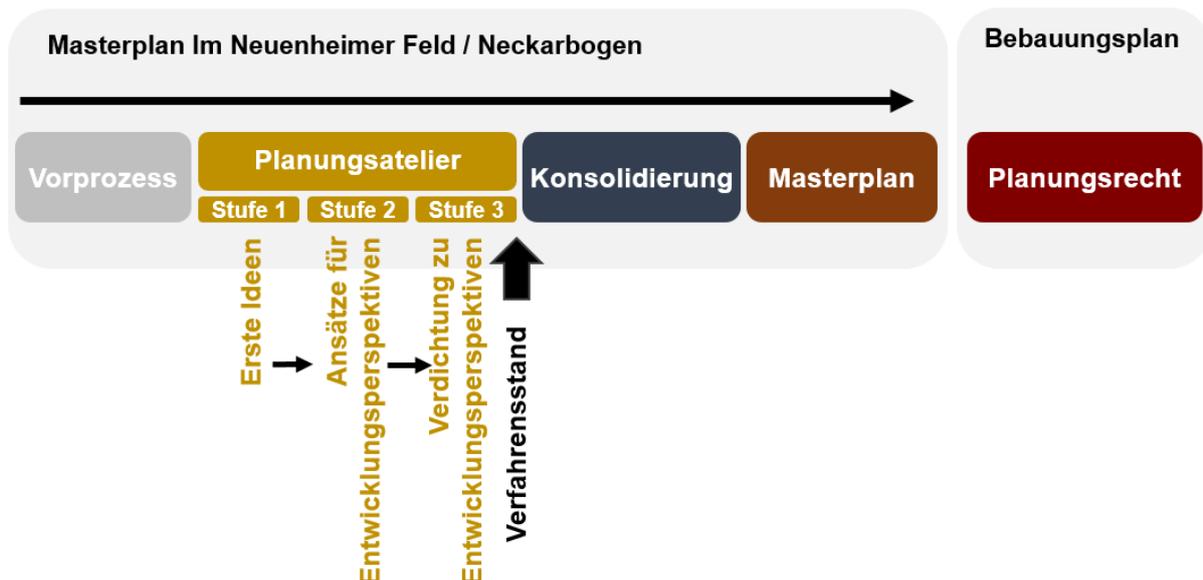


Abbildung 1: Überblick über das Planungsatelier (Amt für Öffentlichkeitsarbeit, Heidelberg)

Das Moderationsteam stellt den Ablauf der Öffentlichen Veranstaltung vor (s. Ablauf). Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald weisen außerdem darauf hin, dass für Fragen und Kommentare Sli.do genutzt werden kann. Sli.do ist ein Browser-basiertes Programm, mit dessen Hilfe Fragen oder Kommentare während des Vortrages eingereicht werden können. Gewichtet werden diese, indem andere Nutzer den jeweiligen Beitrag per „Like“ upvoten können. Diese Beiträge werden dann in der Fragen-Runde nach dem Vortrag zuerst vorgetragen. Das Moderationsteam weist darauf hin, dass alle Fragen und Kommentare dokumentiert werden, nicht nur diejenigen, die im Plenum vorgetragen werden.

2. Fachbeitrag: Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand

Herr Zimmermann vom Büro IVAS stellt die wesentlichen Ergebnisse der vergleichenden Betrachtung der Verkehrsmodelle vor.

Zunächst ruft er noch einmal in Erinnerung, dass es sich bei einem Verkehrsmodell um eine vereinfachte, abstrahierte Abbildung handelt, in das zwar eine große Menge an Daten wie Strukturdaten (Arbeitsplätze, Einwohnerzahl, ...), Verhaltensdaten (welches Verkehrsmittel wird für welchen Zweck genutzt?) und das Verkehrsangebot einfließen (ÖPNV? Straßen? Umsteigebeziehungen?), dass es sich aber trotzdem immer noch um ein „makroskopisches“ Modell handelt, das mit Mittelwerten rechnet und nicht jede einzelne Verkehrssituation prognostizieren kann.

Es werden mithilfe des Modells drei Zustände berechnet: der Verkehr 2015 (das Analysejahr), der Verkehr 2035 ohne die durch die Büros angesetzten Maßnahmen (Pauschalprognose), und der Verkehr 2035 mit den von den Büros vorgeschlagenen Verkehrskonzepten.

Ergebnisse: Alle vorgeschlagenen Verkehrskonzepte reduzieren den Motorisierten Individualverkehr (MIV) durch eine Mischung aus Push- und Pull-Maßnahmen anteilig stark, sowohl im Vergleich zum jetzigen Zustand (Analysejahr), als auch im Vergleich zur Prognose 2035 (Pauschalprognose). Davon profitiert besonders der Anteil des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV). Absolut betrachtet sinkt der MIV hingegen nur leicht und steigt in manchen Fällen auch etwas an, da das Verkehrsaufkommen insgesamt stark wächst. Dies hängt damit zusammen, dass im Modell von einem großen Wachstum der Arbeitsplatzzahl im Neuenheimer Feld ausgegangen wird sowie von einem mittleren Wachstum der Einwohnerzahl. Beides führt zu mehr Verkehr.

Detailliertere Informationen zum Fachvortrag: Powerpoint-Präsentation „Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand“ im Internet unter www.masterplan-neuenheimer-feld.de/informationen

Fragen und Kommentare aus dem Plenum – mit sli.do eingegeben und gewichtet

„Warum verhindert das Uni-Rektorat aktiv den Ausbau von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und klagt mithilfe von Scheinargumenten gegen die sichtbar nachhaltigeren Fortbewegungsmittel wie z.B. eine Tram im Neuenheimer Feld?“

→ Fr. Prof. Stein: Das scheint eine Mischung aus Frage und Kommentar zu sein. Sie kann im Kontext dieser Veranstaltung und mit den heute anwesenden Personen nicht geklärt werden.

„Rechnet das Verkehrsmodell im Jahr 2035 mit sicheren und schnellen Fahrradverbindung von Heidelberg nach Neckargemünd? Wie viele Fahrradstraßen und Radschnellwege gibt es im Jahr 2035 in den Planfallberechnungen des Verkehrsmodells?“

→ Hr. Zimmermann (IVAS): Nein, es wurde eine Prognose mit den vorhandenen Strukturdaten sowie den Maßnahmen der jeweiligen Konzepte errechnet. Im Moment wird in Heidelberg ein Verkehrsentwicklungsplan erstellt, der sicherlich auch neue Fahrradverbindungen und ähnliches miteinbezieht; hier war das aber nicht möglich, unter anderem aufgrund des zeitlichen Rahmens.

„Nach welchen Kriterien sind die Planfälle ausgewählt worden?“

→ Hr. Zimmermann (IVAS): Die Teams hatten verschiedene Planfälle berechnet und verschiedene Szenarien aufgebaut, z.B. einmal mehr, einmal weniger P+R-Plätze, einmal für 2035, einmal für 2050, und dann war die Aufgabe, ein Modell zu rechnen, das vergleichbar ist, nämlich für das Jahr 2035, da es für dieses Jahr eine Bevölkerungsprognose gibt.

→ Fr. Prof. Stein: Das heißt, die Teams haben selbst bestimmt, welches ihrer Konzepte mit den anderen verglichen werden soll?

→ Hr. Zimmermann (IVAS): Ja, die Festlegung durch die Teams war eine Anforderung vom Auftraggeber.

„Wie viele Fahrradstraßen und Radschnellwege gibt es im Jahr 2035 in den Planfallberechnungen des Verkehrsmodells?“

→ Hr. Zimmermann (IVAS): Wenn der Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg fertig ist, sollten darin Aussagen zu dieser Frage zu finden sein. Aber bisher ist es noch nicht so weit.

„Vor dem Hintergrund des heute Ausrufes des "Klimanotstandes" im EU Parlament, wie lange wird eines der heute vorgestellten Verkehrskonzepte zukunftsfähig bleiben? Wo sollten sonst

wegweisende nachhaltige Verkehrskonzepte realisiert werden, wenn nicht in einem naturwissenschaftlichen Campus?“

→ Hr. Zimmermann (IVAS): Verkehrskonzepte sind relativ stabil, da sie mit viel verbautem Beton verbunden sind. Allerdings gibt es einen Wandel; viel mehr Flächen sind gar nicht mehr versiegelbar, und zusätzliches Bauen nur noch schwer möglich. Deshalb gehen auch alle Konzepte in Richtung Nachhaltigkeit und peilen eine Reduzierung des MIV an. Das ist schon einmal die richtige Richtung. Aber jeden Tag gibt es neue Mobilitätskonzepte, neue technische oder organisatorische Lösungen wie Autonomes Fahren, Sharing-Angebote usw., und hier gibt es viele offene Fragen, die in der Wissenschaft diskutiert werden.

„Warum sind nur die bestehenden ÖPNV Verbindungen berücksichtigt? Es können bis 2035 neue Linien eingerichtet werden.“

→ Hr. Zimmermann (IVAS): Es sind je nach Konzept neue Verbindungen in die Berechnungen mit eingeflossen, oder bestehende wurden verlängert. Das heißt, es wurde nicht nur mit den bestehenden Verbindungen gerechnet.

„Es wird geplant, die Straße ins Neuenheimer Feld um eine Autospur zu verbreitern, zulasten des Fuß- und Radweges. Wieso wird in Heidelberg Verkehrspolitik immer noch vorrangig für das Auto gemacht und sollte man nicht gerade in einem Uni-Campus umweltfreundliche Verkehrsmittel aktiv bevorzugen?“

→ Fr. Prof. Stein: Auch hier handelt es sich eher um einen Kommentar.

→ Hr. Zimmermann (IVAS): Im Modell werden an keiner Stelle zusätzliche Spuren für den MIV eingepflegt, das ist im Modell nicht zu finden.

„Wieviel CO2 Emissionen werden für die 4 Verkehrskonzepte jeweils prognostiziert?“

→ Hr. Zimmermann (IVAS): Zu dieser Frage haben wir nichts prognostiziert, vielleicht sollte das nochmal gemacht werden. Im Verkehrsmodell sind Wege enthalten, Wegelängen, Geschwindigkeiten usw., das sind sehr gute Grundlagen, um mit einigen Zusatzinformationen wie der zur Anwendung kommenden Fahrzeugflotte die zu erwartenden CO2-Emissionen zu berechnen.

„Warum sollen die P+R Parkplätze so nah an bzw. sogar in der Stadt geschaffen werden, wenn ein Großteil des CO2-Ausstoßes schon auf dem Weg dorthin geschieht?“

→ Hr. Zimmermann (IVAS): Das ist richtig, das ist eine Sache der Büros. Auf der einen Seite versucht man, möglichst lange Wege oder Teil-Wege mit dem ÖPNV zurückzulegen, auf der anderen Seite kommen ca. die Hälfte der Angestellten im Neuenheimer Feld nicht aus Heidelberg, sondern aus vielen kleinen, in der Fläche verteilten Gemeinden. Und in der Fläche gibt es nach wie vor keine gute ÖPNV-Erschließung. Dies bräuchte es aber, um die Leute zum Umsteigen zu bewegen. Und das ist die Krux, dieses Problem ist noch nicht gelöst.

„Warum ist der ÖPNV auch 2019 so unattraktiv? (Zu voll, zu spät, zu schmutzig)“

→ Fr. Prof. Stein: Das gehört eher in eine Fragestunde mit den Verkehrsbetrieben, oder?

→ Hr. Zimmermann (IVAS): Ja, das kann ich so nicht beantworten, aber ich persönlich bin pünktlich mit dem ÖPNV angekommen.

„Die mittleren Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages sind kein angemessener Verkehrsmodell-Ansatz! Entscheidend für die Bewertung unterschiedlicher Varianten ist die Tragfähigkeit in den Spitzenlastzeiten im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr.“

→ Hr. Zimmermann (IVAS): Der erste Modellansatz ist ein mittlerer Werktag, der berechnet wird. Es soll auch noch ein (bereits beauftragtes) Spitzenstunden-Modell geben, wo die

Vormittags- und Nachmittagsspitzen berechnet werden. Dann kann auch diese Frage beantwortet werden.

„Warum hat der Herr Bürgermeister denn nichts zur eigentlich wichtigen Untersuchung, nämlich der ohne Brücke gesagt?“

- Hr. Odszuck: Dies hängt damit zusammen, dass alle Büros darum gebeten haben, ihre Varianten mit Westerschließung (also Brücke) zu berechnen. Höger zum Beispiel hatte eine Variante mit Brücke und eine ohne angefertigt, wollte aber letztlich die Variante mit Brücke berechnet sehen, weil es sich um eine reine Umweltverbund- und Fußverkehr-Brücke handelt. Ein Modell mit Brücke vermag mehr Umstiege von MIV auf andere Verkehrsträger zu erzeugen, und schneidet deshalb in diesem Bereich naturgemäß besser ab. Höger kam dann nochmal auf die Projektträger zu, und hat darum gebeten, eine weitere Berechnung ohne Brücke vorzunehmen. Eigentlich war nur eine Berechnung pro Büro vorgesehen, aber da das allgemeine Interesse an den Ergebnissen eines Modells ohne Brücke groß ist, wurde eine weitere Modellierung des Höger-Konzeptes ohne Brücke beauftragt. Bald kann man dann sehen, wie sich der Verkehr ohne Brücke verhalten würde. Es sollte aber im Hinterkopf behalten werden, dass die Modellrechnungen nicht abbilden werden, wie es im Jahr 2035 aussehen wird. Man kann nicht in die Zukunft blicken. Aber man kann die vier Konzepte vergleichend beurteilen, da alle Berechnungen auf denselben Grundlagen aufbauen.

*„Weshalb geht man davon aus, dass man weniger Parkplätze braucht? Gerade die Angestellten, welche weitere Fahrwege aus dem Umland auf sich nehmen sind darauf angewiesen vor Ort ihr Fahrzeug abzustellen. Ebenfalls werden Patienten auch in Zukunft *vorrangig* individuell anreisen.“*

- Hr. Zimmermann (IVAS): Weniger Stellplätze bedeuten natürlich, dass man sich mehr darüber Gedanken machen muss, wer wann diese Stellplätze benutzen darf. Dazu gehört auch, dass man z.B. per Mitarbeiter-Befragung herausfindet, wo die Mitarbeiter wirklich herkommen, und welche Möglichkeiten sie haben, auf andere Verkehrsträger umzusteigen, und dann zu schauen, wie man die Parkräume bewirtschaftet.

Enthält das Verkehrsmodell auch quellnahe P&R-Plätze für Pendler im Umland oder nur zielnahe?

- Hr. Zimmermann (IVAS): Nein, lediglich zielnahe P&R-Plätze.

„Durch das kategorische Aussperren des MIV-Verkehrs aus dem Neuenheimer Feld sinkt die individuelle Lebensqualität der Angestellten immens. Private Verpflichtungen wie bspw. Kinderbetreuung, Vereine oder Ehrenämter werden aufgrund des möglichen Zeitverlustes stark beschnitten. Wie geht man damit um?“

- Fr. Prof. Stein: Das geht in eine ähnliche Richtung wie eben. Die Diskussion wird im weiteren Planungsverlauf geführt werden müssen.

„Ist man ernsthaft damit zufrieden, wenn das Verkehrsaufkommen so bleibt wie heute?!“

- Hr. Zimmermann (IVAS): Das Verkehrsaufkommen wird nicht so bleiben wie heute, das Verkehrsaufkommen wird zunehmen. Das Verkehrsaufkommen ist die Anzahl der Wege, die das Neuenheimer Feld anzieht, z.B. Arbeitsplätze oder Behandlungswünsche. Ein wachsendes Neuenheimer Feld heißt steigendes Verkehrsaufkommen. Was man beeinflussen will: die negativen Auswirkungen des Verkehrs verringern, und trotzdem die Erreichbarkeit des INF beibehalten oder verbessern. Das heißt, dass die Leute schnell und sicher an ihr Ziel kommen, aber mit weniger Flächenbedarf und weniger Emissionen.

„Wie soll der ÖPNV aussehen?“

- Fr. Prof. Stein: Diese Frage kam sehr früh, noch während Hr. Zimmermann die Grundlagen des Modells vorgestellt hat. Die Präsentation hat gezeigt, wie die Teams sich den ÖPNV in Zukunft vorstellen, außerdem kann man sich im Anschluss an das Plenum im Foyer die Detail-Pläne anschauen und weitere Fragen stellen.

„Bis wann wird die neue Fahrradbrücke von der Bahnstadt ins Feld fertig?“

- Hr. Fahrwald: Für diese Frage ist Hr. Zimmermann nicht der richtige Adressat, aber sicher kann sie im Foyer in weiteren Gesprächen den anwesenden Vertretern der Stadtverwaltung gestellt werden.

3. Fachbeitrag: Einblick in die klimaökologische Betrachtung der Entwürfe

Herr von Tils vom Büro GEO-NET Umweltconsulting gibt einen ersten Einblick in die Ergebnisse der klimaökologischen Betrachtung der Entwürfe der Planungsteams. Bei dieser Betrachtung geht es um die mikroklimatischen Auswirkungen der Entwürfe, also z.B. die Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität durch starke Aufheizungen. Global-klimatische Folgen der Entwürfe, z.B. durch höheren oder niedrigeren CO₂-Ausstoß von mehr oder weniger motorisiertem Individualverkehr waren nicht Gegenstand der Untersuchung.

Die klimaökologischen Auswirkungen der jeweiligen Konzepte wurden anhand zweier Zustände berechnet: einmal anhand einer sommerlichen Nacht um 2 Uhr, und einmal anhand eines sommerlichen Tages um 14 Uhr, beides autochthon, das heißt ohne Einfluss von Großwetterlagen wie Stürmen, Kaltfronten usw. Auf dieser Grundlage wird die s.g. „physiologisch äquivalente Temperatur (PET)“ berechnet. Die PET beschreibt das thermische Empfinden einer Standardperson, also wie kalt oder heiß sich eine bestimmte Klimasituation wirklich anfühlt. Hierfür sind v.a. Lufttemperatur, Luftfeuchte, Windgeschwindigkeit und direkte und diffuse Sonnenstrahlung relevant.

Herr von Tils weist darauf hin, dass nicht die Durchschnittstemperatur des Areal entscheidend ist für das Wohlbefinden von Menschen, sondern die Maximaltemperatur in bestimmten, kleinflächigen Zonen. Ist diese sehr hoch, z.B. in einem kleinen, aufgeheizten Hof, ist es für die Aufenthaltsqualität dort wenig relevant, dass es 300 Meter weiter vielleicht nicht ganz so heiß ist.

Ergebnisse: Keines der Konzepte hat klimatische Auswirkungen auf benachbarte Stadtteile Heidelbergs.

Alle Konzepte bewirken wegen geplanter Versiegelungen und dichterere Bebauungen eine Erhöhung der Durchschnittstemperatur im Neuenheimer Feld, allerdings in unterschiedlichem Maße.

Alle Konzepte führen zu einer Vermehrung von hitzeintensiven Zonen im Neuenheimer Feld, allerdings ebenfalls in unterschiedlichem Maße.

In diesem Zusammenhang gibt es in allen Planvarianten Verbesserungspotential hinsichtlich der genauen Ausgestaltung der Grünplanung (z.B. Gebäudebegrünung), um die lokalen Wärmebelastungen zu verringern.

Für detailliertere Informationen zum Fachvortrag sei an dieser Stelle auf die Powerpoint-Präsentation im Internet unter www.masterplan-neuenheimer-feld.de/informationen verwiesen.

Fragen und Kommentare aus dem Plenum

Die über Sli.do eingegebenen und gewichteten Fragen und Kommentare werden im Plenum vorgestellt und von Herrn von Tils und Herrn Dr. Winkler (Umweltamt Heidelberg) beantwortet.

„Werden die Entwürfe, die in der nächsten Phase erarbeitet werden, auch klimaökologisch geprüft?“

→ Hr. Dr. Winkler: Dies sieht der aktuelle Auftrag nicht vor. Eine Weiterbeauftragung mit diesem Ziel wäre zu begrüßen, aber in jedem Fall hat man mit dem Gutachten von Geo-Net alle Bausteine in der Hand, um eine solche Prüfung auch selbst vorzunehmen.

„Sind die Begrünungsoptionen im INF bei den vier Modellen schon zu Genüge ausgeschöpft? Also Bäume, begrünte Dächer etc.“

→ Hr. von Tils: Wie im Vortrag ausgeführt, gibt es da noch einiges an Potential, v.a. was die Dächer und Fassaden anbelangt.

„Wie wirkt sich eine Flächenbegrünung von Gebäuden aus?“

→ Hr. von Tils: Besonders Fassadenbegrünung ist hier wirkungsvoll, da sie sich eher in der Nähe der Aufenthaltsbereiche des Menschen befinden als Dachbegrünungen. Da es sich auch um große Flächen handelt, die begrünt werden können, ist Gebäude- und besonders Fassadenbegrünung äußerst positiv.

„Worauf basieren die Temperaturen im Modell im Status Quo? Wurde das nur berechnet oder durch Messungen kalibriert?“

→ Hr. von Tils: Das wurde berechnet, und nicht nachträglich noch einmal kalibriert. Da es aber hier um den Vergleich zwischen den unterschiedlichen Entwürfen geht, ist das hier auch nicht sonderlich wichtig.

→ Fr. Prof. Stein: Es ist also keine Prognose, sondern eine Simulation zum Vergleich der Entwürfe?

→ Hr. von Tils: Genau.

„Werden die Folien veröffentlicht?“

→ Hr. Fahrwald: Ja, wie immer im Masterplanprozess auf der Masterplan-Homepage.

→ Fr. Prof. Stein: Außerdem werden im Protokoll die im Plenum vorgestellten Fragen und Kommentare mitsamt den Antworten aufgeführt werden, sowie eine komplette Liste aller per Sli.do eingegebenen Fragen und Kommentare.

„Habe ich das richtig verstanden: die dichtere Bebauung hat keine Auswirkungen auf die sommerliche Überhitzung in der Umgebung des INF, also etwa Wieblingen oder Handschuhsheimer Feld?“

→ Hr. von Tils: Auf die Nachbargebiete gibt es durch die Luftströmungen des Neckartalwindes keine Auswirkungen, die dichtere Bebauung hat lediglich lokale Auswirkungen, also auf das Neuenheimer Feld selbst.

„Wie sieht es mit den klimatischen Auswirkungen einer Neckarbrücke und riesigen Parkhäusern in Wieblingen aus?“

→ Hr. von Tils: Die klimatischen Auswirkungen einer Brücke sind vermutlich nicht sonderlich stark.

→ Hr. Dr. Winkler: Der Neckartalwind hat eine Mächtigkeit von 60 Metern, er kann größere Bauten also überströmen. Eine moderne Brücke sollte da kein Hindernis sein. Die Bebauung außerhalb des Plangebietes war nicht Teil der Beauftragung.

„Welche der 27 Maßnahmen des im März 2019 vom Gemeinderat beschlossenen Sofortmaßnahmenprogramms Verkehrs für das NHF sind im Verkehrsmodell im Jahr 2035 enthalten?“

→ Hr. Fahrwald: Dazu können sie gleich im Foyer Herrn Beyene oder Herrn Odszuck befragen.

„Welche Auswirkungen haben die Verkehrskonzepte auf das Klima?“

→ Hr. von Tils: So direkt hat das Auto keine Auswirkungen auf das Mikroklima. Eine andere Frage ist natürlich die Einsparung von CO₂ durch Umstieg auf andere Verkehrsträger, was Auswirkungen auf das Global-Klima hat.

→ Fr. Prof. Stein: Wie ist es mit der Platzkonkurrenz? Also Einsparung von Straßenraum, und die Nutzung für Grünflächen, Wasserflächen usw.?

→ Hr. von Tils: Grünflächen sind versiegelten Flächen vorzuziehen, und Autostraßen sind stets versiegelt, also haben die Konzepte gewisse Auswirkungen, aber nicht durch den Verkehr an sich, sondern eher dadurch, dass es weniger Parkplätze gibt oder ähnliches.

„Begrünung sollte nicht nur ein abgemähter Rasen und irgendwelche Zierbäume in einem gleichen Abstand bedeuten, sondern auch im Sinne der im INF angesiedelten Biodiversität entsprechend sein. Sprich: Auch ein bisschen Feld stehen und wachsen lassen.“

→ Hr. Fahrwald: Das ist ein Hinweis für die nächsten Schritte.

→ Fr. Prof. Stein: Hierzu passt auch eine Diskussion im Forum, wo intensiv debattiert worden ist, wie stark der Neckarbogen eigentlich für Aufenthalt und andere Nutzungen aufbereitet werden soll, oder ob eine naturnahe Belassung und somit eine größere Biodiversität nicht vorzuziehen sei. Die Fragen kommen also vor, und werden weiter diskutiert.

„Wie ist es mit der Begrünung der Uni/Klinikum Gebäude-Dächer?“

→ Hr. Dr. Winkler: Wir haben von Geo-Net einmal einen ähnlichen Fall berechnet bekommen. Der direkte Nutzen für bodennahe Luftschichten ist gar nicht so groß, wenn man im fünften Stock Dachbegrünung ansiedelt, da es nur wenig direkten Austausch gibt. Da bringt Fassadenbegrünung wesentlich mehr.

→ Fr. Prof. Stein: Gibt es andere Wirkungen von Dachbegrünungen im fünften Stock?

→ Hr. von Tils: Sie hat Auswirkungen auf den Innenraum des entsprechenden Gebäudes, es wird kühler darin.

„Dass die Bebauung gering gehalten werden soll und im Gegenzug die Gebäude an Höhe gewinnen müssen klingt erstmal einleuchtend. Jedoch sind vertikale Bewegungen, sprich Aufzugfahrten, in Klinikgebäuden zu vermeiden, da sie eine potenzielle zeitliche Gefahr für Patienten darstellen.“

→ Hr. Fahrwald: Das ist ein Hinweis, dass man im Klinik-Bereich abwägen muss.

„Gelten die Anforderungen an das Neuenheimer Feld in Zukunft auch für das gesamte Stadtgebiet?“

→ Hr. Dr. Winkler: Im Zusammenhang z.B. mit dem Aktionsplan 100% Klimaschutz spielen solche Diskussionen über Klimaanpassungsmaßnahmen natürlich eine Rolle, und wir würden uns als Umweltamt freuen, wenn wir das Thema Nachverdichtung so klimaökologisch und umweltverträglich wie möglich gestalten könnten, und wenn im INF etwas Vorbildliches gestalten werden kann. Das ist uns ein ganz wichtiges Anliegen.

„Klimarelevant sind weitere Parameter: welche sind hier wichtig und wären zu prüfen, zu vergleichen? z.B. Heizung? Klimaanlage? Sonstiger Stromverbrauch? Andere Parameter?“

→ Hr. Fahrwald: Damit ist wahrscheinlich wieder das Global-Klima gemeint, nicht das untersuchte Lokal-Klima.

- Hr. Dr. Winkler: Ja, das ist häufig das Missverständnis. Beim Stadtklima geht es um Fragen der Belüftung und Qualität der Freiräume, das spielt für das Global-Klima keine Rolle.
- Fr. Prof. Stein: Das hatten wir ja eben bereits beim Verkehrsthema. Fragen von CO₂-Emissionen und Auswirkungen lokaler Maßnahmen auf das Global-Klima müssten nochmal in einem anderen Zusammenhang diskutiert werden.

„Warum sind die Parkplätze in Wieblingen Bestandteil der Planungen, ihre Auswirkungen aber nicht?“

- Hr. Fahrwald: Hiermit sind wahrscheinlich die P+R-Anlagen gemeint.
- Hr. Dr. Winkler: Das war die Vereinbarung der Beauftragung, für einen belastbaren Vergleich musste ein klar umgrenztes Untersuchungsgebiet zugrunde gelegt werden. Man muss aber sagen, dass die Auswirkungen einer P+R-Anlage für das Stadtklima eher zu vernachlässigen sind.

„Zu welchem Zeitpunkt wird auch das Wohlbefinden der Wieblingen in den Planungen berücksichtigt?“

- Hr. Dr. Winkler: Wie im Vortrag dargestellt, hat der Neckartalwind eine Art von Puffer-Wirkung, sodass das Neuenheimer Feld eine Art von Insellage hat, und keine Auswirkungen auf das Stadtklima der benachbarten Stadtteile. Die Wieblingen kriegen davon also nichts mit.

„Sollte nicht auch die Treibhausgasbilanz der Vorschläge analysiert werden?“

- Hr. Dr. Winkler: Das ist wieder das „andere“ Klima-Thema, also das globale. Das war nicht Teil der Beauftragung.
- Fr. Prof. Stein: Nehmen wir das an dieser Stelle als Vorschlag für den weiteren Prozess.

„Neuversiegelung Hühnerstein/als positive Auswirkung aufgeführt?“

- Hr. Dr. Winkler: Das ist ja keine gutachterliche Frage. Unversiegelte Flächen sind in diesem Kontext besser. Was aber für das Gutachten interessant ist: wenn man die Flächen bebaut, wie kann man das möglichst lokalklima-verträglich machen und gestalten? Hier ist es natürlich wichtig, möglichst wenig Fläche zu versiegeln und möglichst in die Höhe zu bauen.

„Kann man die Planer beauftragen, die vom GR beschlossenen Maßnahmen zum Klimaschutz in der Konsolidierungsphase in die Entwürfe aufzunehmen?“

- Hr. Odszuck: Es sind insgesamt 30 Maßnahmen bis zum Jahre 2030 beschlossen worden, viele davon sind sehr gut geeignet, um in der weiteren Bearbeitung Berücksichtigung zu finden, manche nicht so, und manche sind bereits indirekt berücksichtigt, z.B. die Ziele, den ÖPNV-Anteil zu erhöhen. Man kann es also nicht pauschal sagen, aber einige der 30 Maßnahmen werden in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden.

„Wird in der weiteren Bearbeitung die Verbesserung der Durchströmung / Frischluftzufuhr ernsthaft weiterverfolgt?“

- Hr. Dr. Winkler: Das ist ein interessanter Aspekt. Verkehrswege haben als Korridore auch eine klimaökologische Funktion, z.B. die Zugänge zum INF aus Osten. Insofern kann und sollte man das mitdenken und weiterverfolgen.

„Warum wurden Bestandsflächen (grün: Park im Klinikring, rot: vor der Zentralmensa) mitgewertet?“

- Hr. von Tils: Das gesamte Areal war Betrachtungsraum, und da macht es keinen Sinn, z.B. den Park in der Mitte herauszunehmen.

„Beträgt die Stärke des Neckartalwindes bis zu 60m/sec?? Welche Einheit war gemeint Herr Winkler?“

→ Hr. Dr. Winkler: Als Mächtigkeit, als Luftstrom einer bestimmten Höhe. Es ist ein 60 m hoher Luftstrom. Die Geschwindigkeit beträgt nur 1 m/s, das ist gar nicht so viel, aber durch die Höhe des Luftstroms ist es ein großes Volumen an Frischluft, das sich durch das Neckartal schiebt.

„Fassadenbegrünung kann sicherlich nicht als Allheilmittel herangeführt werden!“

→ Hr. Fahrwald: Das ist ein Kommentar.

„Ist die Nachttemperatur so wichtig in Gebieten wo keiner wohnt?“

→ Hr. von Tils: Da natürlich nicht.

→ Fr. Prof. Stein: Aber nachts „wohnen“ ja Patienten in der Klinik.

→ Hr. von Tils: Genau, und für die ist das natürlich wichtig.

→ Hr. Dr. Winkler: Das ist auch die klassische Fragestellung des Umweltamtes in einem klimaökologischen Detailgutachten – was und wo sind die sensiblen Nutzungen? Die Kliniken gehören da mit Sicherheit dazu, und auch die Wohnheime. Aber reine Büroräume bzw. Büroanlagen sind eher unsensibel. Da muss man genau darauf achten.

„Herr Prof. Würzner hat als Ziel ausgegeben, ab 2020 nur Plusenergiehäuser zu bauen innerhalb des Projektes 100 Prozent Klimaschutz. Beim Masterplan wurden die Solarenergie- und regenerativen Energiepläne noch überhaupt nicht umgesetzt. Warum?“

→ Hr. Dr. Winkler: Da sind wir wieder beim „anderen“ Klima-Thema, nämlich Emissionsvermeidung und Klimaschutz. Das ist keine klima-ökologische Fragestellung, da sind wir eher beim Energiekonzept des Areals. Das ist heute noch kein Thema, aber eine sehr spannende und wichtige Fragestellung.

4. Dank, Ende

Der Erste Bürgermeister Herr Odszuck bedankt sich bei allen Anwesenden für ihr Engagement und ihre Beiträge, und lädt herzlich zu den anschließenden Diskussionen an den Plänen im Foyer ein.

Anlagen

- A** Vollständige Zusammenstellung der über Sli.do eingegebenen Fragen und Kommentare zum Vortrag „Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand“
- B** Vollständige Zusammenstellung der über Sli.do eingegebenen Fragen und Kommentare zum Vortrag „Klimaökologische Betrachtung der Entwürfe“
- C** Abschriften der individuellen Kommentare und Fragen der Gesprächsrunden im Foyer

Anlage A Über Sli.do eingegebene Fragen und Kommentare zum Vortrag „Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand“

Abstandhalter

„Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand“: Fragen & Kommentare zum Fachbeitrag	Upvotes	Im Plenum vorgestellt?
Warum verhindert das Uni-Rektorat aktiv den Ausbau von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und klagt mithilfe von Scheinargumenten gegen die sichtbar nachhaltigeren Fortbewegungsmittel wie z.B. eine Tram im Neuenheimer Feld?	22	Ja
Rechnet das Verkehrsmodell im Jahr 2035 mit sicheren und schnellen Fahrradverbindung von Heidelberg nach Neckargemünd? Wieviele Fahrradstraßen und Radschnellwege gibt es im Jahr 2035 in den Planfallberechnungen des Verkehrsmodells?	20	Ja
Vor dem Hintergrund des heute Ausrufes des "Klimanotstandes" im EU Parlament, wie lange wird eines der heute vorgestellten Verkehrskonzepte zukunftsfähig bleiben? Wo sollten sonst wegweisende nachhaltige Verkehrskonzepte realisiert werden, wenn nicht in einem naturwissenschaftlichen Campus?	20	Ja
Es wird geplant, die Straße ins Neuenheimer Feld um eine Autospur zu verbreitern, zulasten des Fuß- und Radweges. Wieso wird in Heidelberg Verkehrspolitik immer noch vorrangig für das Auto gemacht und sollte man nicht gerade in einem Uni-Campus umweltfreundliche Verkehrsmittel aktiv bevorzugen?	20	Ja
Wieviel CO2 Emissionen werden für die 4 Verkehrskonzepte jeweils prognostiziert?	18	Ja
Warum sind nur die bestehenden ÖPNV Verbindungen berücksichtigt? Es können bis 2035 neue Linien eingerichtet werden.	18	Ja
Warum sollen die P+R Parkplätze so nah an bzw. sogar in der Stadt geschaffen werden, wenn ein Großteil des CO2-Ausstoßes schon auf dem Weg dorthin geschieht?	17	Ja
Die mittleren Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages sind kein angemessener Verkehrsmodell-Ansatz! Entscheidend für die Bewertung unterschiedlicher Varianten ist die Tragfähigkeit in den Spitzenlastzeiten im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr.	14	Ja
Weshalb geht man davon aus, dass man weniger Parkplätze braucht? Gerade die Angestellten welche weitere Fahrwege aus dem Umland auf sich nehmen sind darauf angewiesen vor Ort ihr Fzg. abzustellen. Ebenfalls werden Patienten auch in Zukunft *vorrangig* individuell anreisen.	13	Ja
Bis wann wird die neue Fahrradbrücken von der Bahnstadt ins Feld fertig?	12	Ja
Warum ist der ÖPNV auch 2019 so unattraktiv? (Zu voll, zu spät, zu schmutzig)	12	Ja
Enthält das Verkehrsmodell auch quellnahe P&R-Plätze für Pendler im Umland oder nur zielnahe?	12	Ja
Ist man ernsthaft damit zufrieden, wenn das Verkehrsaufkommen so bleibt wie heute?!	12	Ja
Wie soll der ÖPNV aussehen?	11	Ja
Warum hat der Herr Bürgermeister denn nichts zur eigentlich wichtigen Untersuchung nämlich der der ohne Brücke gesagt?	11	Ja
Durch das kategorische Aussperren des MIV-Verkehrs aus dem Neuenheimer Feld sinkt die individuelle Lebensqualität der Angestellten immens. Private Verpflichtungen wie bspw. Kinderbetreuung, Vereine oder Ehrenämter werden aufgrund des möglichen Zeitverlustes stark beschnitten. Wie geht man damit um?	11	Ja

Die Anbindung des P&R in Dossenheim quer durch das Handschuhheimer Feld soll vermieden werden	10	Nein
Es muss doch keine Brücke geben!	9	Nein
Warum wurde kein Model ohne Brücke gerechnet? Sehr unverständlich.	9	Nein
Entscheidend für die Zukunft der Pläne ist u.and. ob sie zu den GR-Beschlüssen passen z.B. wurde für Prognosefall die Anbindung der neuen Stadtteile (PHV) geprüft; sind die vom Gemeinderat im März beschlossenen 27 umweltverträglichen Sofortmaßnahmen enthalten? Wurde CO2-Neutralität geprüft?	8	Nein
Welche Auswirkungen hat eine 4. Neckarquerung auf die Brut-und Rastplätze der Wasservögel?	8	Nein
Autoparkplätze sollten um 90% verringert werden, wenn man den Klimanotstand ernstnimmt.	8	Nein
Eine 5. Neckar-Querung ist verkehrlich dringend notwendig, sonst erstickt das NF im Stau! Doch die einzig umweltfreundliche Variante ist die Seilbahn von Heide!	8	Nein
Warum kommt bei Team Höger am meisten MIV raus? Erscheint unlogisch, weil die PKW Stellplätze am stärksten reduziert werden.	8	Nein
Wie soll der Verkehr aus dem Osten/Neckartal bewältigt werden?	7	Nein
Team Höger: wurde das Verkehrskonzept auch ohne Brücke gerechnet? Wenn nein, warum nicht? Schließlich ist die Brücke in dem Konzept optional und kommt erst 2050!	7	Nein
Wie soll mit dem NSG umgegangen werden? Es steht unter Europäischem Naturschutz als Natura 2000-Schutzgebiet	7	Nein
Taktverdichtung unrealistisch, Busse stehen jetzt schon im Stau, den der MIV erzeugt. Und so stark wird der MIV nicht zurückgehen.	7	Nein
Weshalb wird die rechtswidrige Bebauung des NSG- und FFH- Gebietes geplant - ist den Überblick Planern Natur und Naturschutz nix wert?	7	Nein
Gibt es ÖPNV Richtung Odenwald damit die Pendler nicht mit dem Auto fahren müssen?	7	Nein
Sind die Strassenbahnen und Busse im Verkehrsmodell im Jahr 2035 an Ampeln bevorrechtigt, ist die Beförderungsgeschwindigkeit der Fahrgaeste hoeher als heute, wenn ja, um wieviel Prozent?	7	Nein
Gibt es Erhebungen darüber, welche PKW-Fahrten ins NHF zwingend notwendig sind, welche sind substituierbar?	7	Nein
Ohne hohe Taktung ist ÖPNV für Pendler sehr unattraktiv. Wie stellt man sicher, dass die Taktung nicht wegen fehlender „Wirtschaftlichkeit“ ganz schnell wieder reduziert wird?	7	Nein
Wenn die Semesterticketpreise so wie jetzt weiter steigen, wird sich bald sowieso kein Studi den ÖPNV in Heidelberg leisten können...	7	Nein
Werden die Folien veröffentlicht?	7	Nein
Team Heide, Parkgebühr zu günstig	6	Nein
Weiterführung der Seilbahn zum Hbf ist wichtig	6	Nein
Also rechnet das Verkehrsmodell für das Jahr 2035 zu hohe Autozahlen aus, weil zahlreiche zukünftige Maßnahmen des Umweltverbundes im Modell nicht abgebildet sind.	6	Nein
Ist der neue Stadtteil PHV in dem Rechenmodell im Jahr 2035 an eine Strassenbahn angebunden?	6	Nein
Die Aussage von Baubürgermeister Odzuck das es eine Anbindung des NH-Feld von Westen geben muss ist nicht korrekt!	5	Nein

Sind bei Prognose Besonderheiten des Zoos berücksichtigt: 2/3 Besucher außerhalb HD; hoher Anteil Fam. mit Kleinkindern, Senioren, Behinderte sowie weitere Besucherentwicklung über die z.Zt. 500.000 Besucher hinaus?	5	Nein
Herr Zimmermann rechnet mit einer geringen Steigerung des MIV bis 2035. Die Deutsche Umwelthilfe prognostiziert aber bis 2035 einen MIV-Anteil von 10 Prozent. Wie ist das miteinander zu vereinbaren?	5	Nein
Welche Lösungen gibt es für potentielle Fahrradfahrer/Scooter-Nutzer an Regentagen und im Winter? Wird davon ausgegangen, dass auch Patienten mit ÖPNV oder Fahrrad/Scooter unterwegs sein können?	5	Nein
Wenn der MIV tatsächlich zurückgehen sollte wie im Modell, dann müsste konsequenterweise auch die MIV-Infrastruktur zurückgenommen werden, da sonst die freigewordenen Kapazitäten gleich von anderen Kfz-Fahrten aufgefüllt werden! Der Effekt des „Nachschwappens“	5	Nein
Falls Arbeitsplätze für Forschung und Lehre und Patientenversorgung nicht gewünscht sind, soll Heidelberg schrumpfen oder in welcher anderen Wertschöpfung liegt die Zukunft?	5	Nein
Auf welcher Grundlage machte die Universität ihre Verkehrsprognose?	4	Nein
Wie sieht der Modal Split im INF 2035/2050 aus?	4	Nein
Seilbahnverbindung zum Hauptbahnhof ist erheblich wichtiger für die ÖPNV-Nutzung als Wieblingen! Bitte ändern	4	Nein
wie groß ist das Unsicherheitsintervall der Prognosen?	4	Nein
Ist eingerechnet worden, dass die individuelle Wahl des Verkehrsmittels in der Zukunft anders aussehen könnte als der heutige Status Quo?	4	Nein
Wann sind denn die beauftragten Nachberechnungen (eben angesprochen) voraussichtlich zu erwarten? Das Forum trifft sich in zwei Wochen schon!	4	Nein
Wieso ist eine Verbindung durch das Handschuhheimer Feld tabu?	4	Nein
Warum wurde 2035 und nicht 2050 kalkuliert bzw. warum nicht beides?	3	Nein
Welche Entwicklungen bzgl. des zukünftigen Verkehrs (insb. Nutzung MIV) sind im Modell 2035 angenommen worden?	3	Nein
Modell Astoc: Wie erfolgt praktisch die Priorisierung von Patienten?	3	Nein
2 Fragen zur Zeitplanung: Bis wann wird der Gemeinderat einen endgültigen Beschluss fassen? Bis wann werden die dann beschlossenen Baumaßnahmen abgeschlossen sein?	3	Nein
Erhalte ich die Möglichkeiten, den heutigen Vortrag, bzw. die Präsentation mit ihren elementaren Daten, digital herunterzuladen?	3	Nein
Höger: unbedingt Konzept OHNE Brücke rechnen!	3	Nein
Berücksichtigt das Verkehrsmodell, dass durch mehr MIV-Anbindung, z.B. durch zielnahe P+R-Parkplätze, auch mehr Menschen mit dem Auto fahren? Das Auto wird z.B. attraktiver, wenn durch P+R-Parkplätze Staus an Knotenpunkten vermieden werden können.	3	Nein
Wie kann das Missverhältnis von Arbeitsplätzen und Wohnungen im INF korrigiert und Pendelverkehr reduziert werden?	3	Nein
Im Falle einer Seilbahn: Ist der Haltepunkt auf dem SRH Campus mit der SRH abgestimmt? Und werden Jobticket Kunden des VRN diese kostenlos nutzen können?	3	Nein
Grundproblem ist die Konzentration der Arbeitsplätze INF. Die logische Konsequenz besteht darin diese Konzentration abzubauen bzw. neu entstehende Arbeitsplätze an anderer Stelle zu platzieren. Das ergebe eine beträchtliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens im NF.	3	Nein
Wo findet man die Folien des Vortrags?	2	Nein

Welchen Anteil an E-Scootern, Pedelecs und E-Rollern gibt es im Verkehrsmodell im Jahr 2035? Mit wievielen Bike&Ride-Plaetzen rechnet das Modell 2035 in Heidelberg und im Umland?	2	Nein
Team Möller, warum nur Busse und keine Straba	2	Nein
Modell Astoc: vom PHV zum Hbf Straßenbahn! Kein Bus!	2	Nein
~40000 Auto x 1500kg pro Auto = 60.000.000kg Auto/tag	2	Nein
HEIDE erzielt mit 18% MIV im Modalsplit einen im Vergleich hohen Wert. In den Analysen der Ernst-Walz-Brücke und der Berliner Straße erreichen sie jedoch die geringsten MIV-Zahlen. Woher stammen die hohen MIV Prozente?	2	Nein
Hat der Auftraggeber hier schon die Richtung vorgegeben	2	Nein
können Einsparmöglichkeiten durch Fahrgemeinschaften berechnet werden?	2	Nein
Ist die Planung und der Bau einer weiteren Brücke bis 2035 realistisch?	2	Nein
Verkehrsmodelle sind grobe Schätzungen, die nicht die Realität sind, sondern diese immer näherungsweise mit einer gewissen Ungenauigkeit abbilden. Das ist bei der Interpretation der Zahlen immer zu bedenken. Das ist nicht für bare Münze zu nehmen, das sind Schätzungen.	1	Nein
Wann kommt der Fahrradschnellweg nach Elmshorn?	1	Nein
Sind die Schichten in den Kliniken entzerrt?	1	Nein
Verständnisfrage: beinhalten die Planfälle nur die Verkehrskonzepte bei gleich bleibenden Strukturgrößen und -verteilung oder gibt es diesbezüglich Unterschiede?	1	Nein
Gab es für die Teams keine einheitlichen Vorgaben?	1	Nein
Im Vortrag von IVAS wird suggeriert das es "neue Neckarquerung" geben wird. Woher kommt das?	1	Nein
Werden auch nochmal Variationen berechnet, d.h. die Modelle minus die Brücke, oder die Modelle plus eine unterirdische S-Bahn-Station im Feld...?	1	Nein
Wieviele Autos kann die Ernst Walz Brücke noch aufnehmen, wenn der Verkehr ständig zunimmt.	1	Nein
In absehbarer Zukunft wird das Stauwehr flussaufwärts verlegt. Warum gibt es an dieser Stelle kein Brückenkonzept? (geschwungen - endend am Zoo- / Krehllinikparkhaus) Dies wäre eine sehr direkte Verbindung für Rad/ÖPNV/MIV zur Autobahn und Ochsenkopf	1	Nein
ERST NACH DER VERANSTALTUNG EINGEREICHT		
Warum rechnet das Verkehrsmodell auch im Prognoseplanfall 2035 bei den Pkw-Fahrten mit demselben schlechten durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,3 Personen pro PKW wie heute?	0	Nein
Bekommen in den Planfallberechnungen des Verkehrsmodells für das Jahr 2035 die Fahrgäste im ÖV in der Regel einen Sitzplatz oder müssen sie wie heute häufig stehen? (Fahren die S-Bahnen in Dreifachtraktion, gibt es ein zusätzliches Gleis nach Mannheim?)	0	Nein
Wird die Seilbahn mit einem großen P&R-Platz funktionieren, wenn wichtige Institutionen im Campus auch weiterhin keine Parkgebühren erheben werden, wie es z.B. das DKFZ für seine 3200 Mitarbeiter erklärt hat?	0	Nein
ASTOC und Moller wollen die Verkehrsprobleme mit kleinen Shuttle-Bussen lösen. Was wird sein, wenn dieses Konzept scheitert, weil seine Kapazitäten für die Abwicklung sehr großer Verkehrsströme nicht ausreichen?	0	Nein
Was ist sinnvoller: große Park&Ride-Plätze nahe dem Ziel oder Park&Ride und Bike&Ride und Pedelec&Ride wohnungsnah und an Haltestellen von des ÖV?	0	Nein

Anlage B Über Sli.do eingegebene Fragen und Kommentare zum Vortrag „Klimaökologische Betrachtung der Entwürfe“

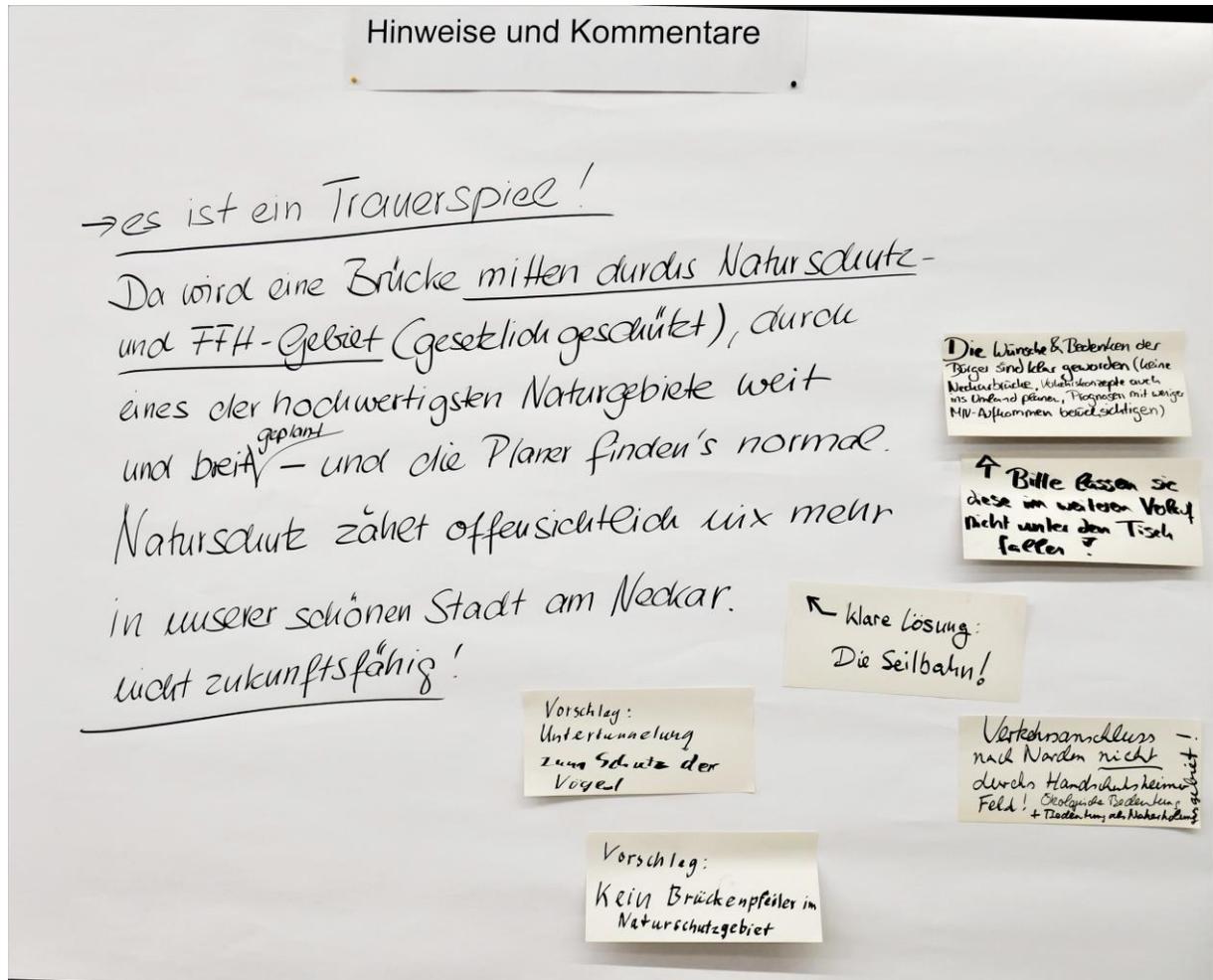
„Klimaökologische Betrachtung der Entwürfe“: Fragen und Kommentare	Upvotes	Im Plenum vorgestellt?
Sind die Begrünungsoptionen im NF bei den vier Modellen schon zu Genüge ausgeschöpft? Also Bäume, begrünte Dächer etc.	13	Ja
Wie sieht es mit den klimatischen Auswirkungen einer Neckarbrücke und riesigen Parkhäusern in Wieblingen aus?	10	Ja
Werden die Entwürfe; die in der nächsten Phase erarbeitet werden, auch klimaökologisch geprüft?	9	Ja
Welche der 27 Maßnahmen des im März 2019 vom Gemeinderat beschlossenen Sofortmaßnahmenprogramms Verkehrs für das NHF sind im Verkehrsmodell im Jahr 2035 enthalten?	8	Ja
Habe ich das richtig verstanden: die dichtere Bebauung hat keine Auswirkungen auf die sommerliche Überhitzung in der Umgebung des INF, also etwa Wieblingen oder Handschuhsheimer Feld?	8	Ja
Wie wirkt sich eine Flächenbegrünung von Gebäuden aus?	8	Ja
Begrünung sollte nicht nur ein abgemähter Rasen und irgendwelche Zierbäume in einem gleichen Abstand bedeuten, sondern auch im Sinne der im INF angesiedelten Biodiversität entsprechend sein. Sprich: Auch ein bisschen Feld stehen und wachsen lassen.	8	Ja
Kann man die Planer beauftragen, die vom GR beschlossenen Maßnahmen zum Klimaschutz in der Konsolidierungsphase in die Entwürfe aufzunehmen?	8	Ja
Werden die Folien veröffentlicht?	7	Ja
Dass die Bebauung gering gehalten werden soll und im Gegenzug die Gebäude an Höhe gewinnen müssen klingt erstmal einleuchtend. Jedoch sind vertikale Bewegungen, sprich Aufzugfahrten, in Klinikgebäuden zu vermeiden, da sie eine potenzielle zeitliche Gefahr für Patienten darstellen.	7	Ja
Warum und die Parkplätze in Wieblingen Bestandteil der Planungen, ihre Auswirkungen aber nicht?	7	Ja
Zu welchem Zeitpunkt wird auch das Wohlbefinden der Wieblingen in den Planungen berücksichtigt?	7	Ja
Worauf basieren die Temperaturen im Modell im Status Quo? Wurde das nur berechnet oder durch Messungen kalibriert?	6	Ja
Welche Auswirkungen haben die Verkehrskonzepte auf das Klima?	6	Ja
Sollte nicht auch die Treibhausgasbilanz der Vorschläge analysiert werden?	6	Ja
Früher wurde vorgeschlagen, Photovoltaikzellen in Straßen einzubauen. Wie sind die Planungen fortgeschritten?	5	Nein
Welche der 27 Sofortmaßnahmen sind denn bis jetzt schon umgesetzt worden?	5	Ja
Neuversiegelung Hühnerstein/als positive Auswirkung aufgeführt?	5	Ja
Wie ist es mit der Begrünung der Uni/Klinikum Gebäude-Dächer ?	5	Ja
Für eine Neckarquerung wäre auf Wieblingen Seite eine Kreuzung mit der Mannheimer Straße erforderlich. Der dafür notwendige Platz ist dort jedoch gar nicht vorhanden. Wie können die Planungsbüros die Neckarquerung dann überhaupt in ihr Modell aufnehmen?	5	Nein
Gelten die Anforderungen an das Neuenheimer Feld in Zukunft auch für das gesamte Stadtgebiet?	5	Ja

Klimarelevant sind weitere Parameter: welche sind hier wichtig und wären zu prüfen, zu vergleichen? z.B. Heizung? Klimaanlage? Sonstiger Stromverbrauch? Andere Parameter?	4	Ja
Wird in der weiteren Bearbeitung die Verbesserung der Durchströmung / Frischluftzufuhr ernsthaft weiterverfolgt?	3	Ja
Beträgt die Stärke des Neckartalwindes bis zu 60m/sec? Welche Einheit war gemeint Herr Winkler?	3	Ja
Warum wurden Bestandsflächen (grün: Park im Klinikring, rot: vor der Zentralmensa) mitgewertet?	2	Ja
Fassadenbegrünung kann sicherlich nicht als Allheilmittel herangeführt werden!	1	Ja
Ist die Nachttemperatur so wichtig in Gebieten wo keiner wohnt?	1	Ja
Herr Prof. Würzner hat als Ziel ausgegeben, ab 2020 nur Plusenergiehäuser zu bauen innerhalb des Projektes 100 Prozent Klimaschutz. Beim Masterplan wurden die Solarenergie- und regenerativen Energiepläne noch überhaupt nicht umgesetzt. Warum?	1	Ja
Wird es auch eine synoptische Gesamtbewertung der 4 Vorschläge geben?	1	Nein
Gerade wurde gesagt, die größte Erwärmung sei bei ASTOC. Aber Möller hatte doch einen noch höheren Wert als ASTOC?	0	Nein

Sonstiges		
Danke für die tolle Veranstaltung	3	Nein
Vielen Dank für die interessanten und informativen Vorträge.	3	Nein

Anlage C

Abschriften der individuellen Kommentare und Fragen der Gesprächsrunden im Foyer



Es ist ein Trauerspiel! Da wird eine Brücke mitten durch das Naturschutz- und FFH-Gebiet (gesetzlich geschützt), durch eines der hochwertigsten Gebiete weit und breit geplant – und die Planer finden es normal. Naturschutz zählt offensichtlich nichts mehr in unserer schönen Stadt am Neckar. Nicht zukunftsfähig!

Klare Lösung: Die Seilbahn!

Vorschlag: Untertunnelung zum Schutz der Vögel.

Vorschlag: Kein Brückenpfeiler im Naturschutzgebiet.

Die Wünsche & Bedenken der Bürger sind klar geworden (keine Neckarbrücke, Verkehrskonzepte auch ins Umland planen, Prognosen mit weniger MIV-Aufkommen berücksichtigen) – bitte lassen sie diese im weiteren Verlauf nicht unter den Tisch fallen!

Verkehrsanschluss nach Norden nicht durchs Handschuhsheimer Feld! Ökologische Bedeutung und Bedeutung als Naherholungsgebiet!

Hinweise und Kommentare

— Straßenbahn im NF! Ja? Wenn, dann unbedingt mit Grünflächen zwischen den Gleisen wie in Partnerstadt Montpellier und mit Akkus (z.B.) Sevilla!

Inwiefern fließt die mögliche bis wahrscheinliche Verlegung des Betriebshofes in die Überlegungen mit ein? Und wie sinnvoll ist es, das eine getrennt vom anderen zu betrachten?

• Zentraler Straba-Ring für kostengünstigen, leistungsfähigen und zuverlässigen ÖPNV, problemlose Einbindung ins bestehende Netz!

↳ umweltfreundliche Alternative für Odenwald-Pendler!

• Müssten die Entwürfe nicht dahingehend beurteilt werden, wie flexibel sie sind, d.h. inwieweit sie ^{an} die tatsächlichen Entwicklungen der Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze eingehen können? Wie kann sichergestellt werden, dass keine unnötigen Ausbaumaßnahmen erfolgen, wenn die Zahlen unter den prognostizierten bleiben?

Straßenbahn im NF! Ja? Wenn, dann unbedingt mit Grünflächen zwischen den Gleisen wie in Partnerstadt Montpellier und mit Akkus (z.B.) Sevilla!

Inwiefern fließt die mögliche bis wahrscheinliche Verlegung des Betriebshofes in die Überlegungen mit ein? Und wie sinnvoll ist es, das eine getrennt vom anderen zu betrachten?

Zentraler Straba-Ring für kostengünstigen, leistungsfähigen und zuverlässigen ÖPNV, problemlose Einbindung ins bestehende Netz! → umweltfreundliche Alternative für Odenwald-Pendler!

Müssten die Entwürfe nicht dahingehend beurteilt werden, wie flexibel sie sind, d.h. inwieweit sie auf die tatsächlichen Entwicklungen der Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze eingehen können? Wie kann sichergestellt werden, dass keine unnötigen Ausbaumaßnahmen erfolgen, wenn die Zahlen unter den prognostizierten bleiben?