

**Stellungnahmen der Entwurfsteams zu den Ergebnissen der  
Verkehrsberechnungen und der klimaökologischen Begleitung vom Dez. 2019**

**Team Astoc:**  
Siehe Anhang

**Team Heide:**  
Siehe Anhang

**Team Höger:**  
Siehe Anhang

**Team Møller:**  
Siehe Anhang

# Stellungnahme ASTOC

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie unsere Stellungnahme zur Auswertung des Verkehrsmodells sowie die Ihnen bereits bekannte Stellungnahme zum Klimagutachten.

## 1 Verkehr

Priorisiertes Ziel ist es Kfz-Verkehre vom, zum und im Neuenheimer Feld zu vermeiden und modal zu verlagern. Aufgrund der Herkunft der Fahrten ist es nicht immer möglich bzw. ist es durch das Neuenheimer Feld nicht beeinflussbar, die gesamte Wegestrecke zu verlagern. Somit ist es ein weiteres Ziel, Kfz-Verkehre auf der Wegestrecke möglichst früh zu verlagern. Ist auch dies nicht möglich, sollte zumindest die Wegestrecke im Neuenheimer Feld möglichst kurz und verträglich gehalten werden.

Nach Durchsicht der Ergebnisse ergeben sich folgende Veränderungen und Optimierungen, die wir am Konzept in den folgenden Planungsstufen vornehmen würden:

- Eine der großen Stärken unseres Konzeptes ist es, einen möglichst großen Teil der Wegestrecke vom und zum Neuenheimer Feld auf andere Verkehrsarten, wie vor allem den öffentlichen Nahverkehr und das Fahrrad, zu verlagern. Die Verkehrszahlen aus der Atelierphase zeigen auch im Vergleich zu anderen Teams bereits hohe positive modale Verlagerungen hin zum Umweltverbund. Die hohe Anzahl an P+R-Anlagen auch bereits weit außerhalb der Stadtgrenzen bezeugen dies genauso wie die Verlängerung von Straßenbahnlinien und die Einführung neuer Buslinien. Dieses Konzept gilt es im nächsten Schritt zu schärfen und weiter auszubauen. Die P+R-Anlagen sollten nicht dazu dienen, den Pkw auf der ersten Teilstrecke bis zur P+R-Anlage attraktiver zu machen, sondern die gesamte Wegestrecke zu betrachten und in einer langfristigen Vision auch die Nachfrage nach P+R-Parkplätzen zu reduzieren, indem der öffentliche Nahverkehr und Radschnellwege stärker ausgebaut werden. So kann es gelingen, die Belastungen z.B. der Berliner Straße noch stärker zu reduzieren.
- Die Kfz-Verkehre innerhalb des Neuenheimer Feldes konnten im Planfall stark reduziert werden. Insbesondere im nördlichen Teil werden die Verkehre frühzeitig abgefangen und zum größten Teil nur bis zum Klinikum und nicht weiter geleitet. Dieser Aspekt sollte im südlichen Teil noch weiter gestärkt werden, wie z.B. durch kleinteilige Anpassung der Parkhausstandorte. Ziel ist es, negative Wirkungen auf das direkte Umfeld zu reduzieren und die Aufenthalts-, Arbeits- und Lebensqualität im Neuenheimer Feld sowie in den Straßenräumen selbst weiter zu steigern. Die Straßenräume sollten so attraktiv gestaltet sein, dass sie eine hohe Aufenthaltsqualität mit hoher Verkehrssicherheit aufweisen.
- In der Atelierphase sollten im Verkehrsmodell nur die Maßnahmen bis 2035 abgebildet werden und für den Zeitraum eine Vision 2050 aufgezeigt werden. Die weitreichende Vision sieht u.a. eine weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs mit weniger Parkplätzen, weniger fließendem Individualverkehr, Flugtaxi (vor allem für Rettungsflüge) sowie einen stärkeren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes vor. Diese Aspekte gilt es in ihrer Wirkung noch

besser zu quantifizieren und in einem iterativen Prozess auf weitere Potenziale hin abzuklopfen.

- Zudem sollte in der nächsten Phase eine detailliertere Betrachtung der Infrastrukturen vorgenommen werden. Eine mögliche Freihaltetrasse der Straßenbahn im Neuenheimer Feld gilt es zu prüfen sowie die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte, Anbindungen und Streckenabschnitte des Straßennetzes und Liniennetzes des öffentlichen Nahverkehrs im und im Zulauf zum Neuenheimer Feld.

## **2. Klima**

Wir haben bereits auf den nachfolgend dargelegten Sachverhalt hingewiesen und wollen das nochmals offiziell bestätigen:

Offensichtlich wurden die Grundlagen des Klimagutachtens aus dem 1:2.500 Rahmenplan interpretiert. Wir haben uns darstellerisch und im Sinne einer Lesbarkeit und Klarheit für eine abstrakte und plakative Darstellung entschieden, in der die einzelnen Quartiere farbig dargestellt und abgehoben werden. Eine rein grünflächenorientierte Darstellung - wie in Phase 2 angegeben - wurde nicht gewählt. Dies hat zur Folge, dass für das klimatische Gutachten falsche Annahmen getroffen wurden, die nicht unserem Ansatz eines weniger dichten und durchgrüntes Campus - den wir genau so formuliert und auch kommuniziert hatten, siehe Planungsstufe 2- entsprechen. Es wurden offensichtlich alle nicht "grün" dargestellten Flächen als versiegelt angesetzt. Dies führt dazu, dass selbst in Bestandssituationen, beispielsweise um den Klinikumsneubau Chirurgie aber auch anderen Stellen sehr unterschiedliche Ergebnisse für die einzelnen Teams errechnet werden.

Eine Darstellung im Maßstab 1:2.500 über rund 200ha, die sowohl für eine Fachjury als auch für die Öffentlichkeit möglichst stringent die Planungsidee verdeutlicht, ist, so wie wir die Darstellung gewählt haben, nicht die belastbare Grundlage für ein solches Gutachten.

Gerne stellen wir Ihnen eine Grundlage zur Verfügung anhand der Sie die versiegelte und unversiegelte Flächen, sowie Baumstandorte genau abgreifen können. Wir hätten es für notwendig erachtet, wenn bei einer solchen Bilanzierung, die dann auch unmittelbar dem Forum und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird, eine Rückkoppelung mit den Teams stattgefunden hätte. Beim Verkehr wurde dies ja genau so gehandhabt, die Geschossflächen wurden rückgekoppelt, dies hat jeweils zu einer Vergleichbarkeit geführt. Das ist in diesem Falle für unsere Planung nicht gegeben. Daher können wir dem Gutachten so nicht zustimmen.

Mit freundlichen Grüßen,  
Sebastian Hermann für das Team Astoc

## **Stellungnahme Team Ferdinand Heide**

### **Zum Verkehr:** Überlegungen und Konzept zu Optimierungen

Aktuell lässt sich im Modell die hohe Förderkapazität der Seilbahn nicht optimal ausnutzen. So zeigt sich zwar sehr deutlich, dass die Anbindung an den Knoten Pfaffengrund sehr sinnvoll ist, allerdings mussten wir dort sehr viele (zu viel) Park- und Ride Stellplätze vorhalten, um überhaupt genügend Passagiere mit öffentlichen Verkehrsmitteln d.h. über die Seilbahn ins INF zu bekommen, weil das im Modell hinterlegte vorhandene regionale ÖPNV-Angebot – welches von uns hinsichtlich der Taktung nicht verändert wurde – sich zusammen mit dem Seilbahnneubau verändern müsste. Z.B. durch eine engere Zugfolge der S-Bahn würde die Fahrgastzahl erhöht, und der MIV in der Region und INF weiter reduziert. Gleiches gilt auch für das Stellplatzangebot im INF: Wir haben und mussten im aktuellen Verkehrsmodell über die erforderlichen Stellplätze für Klinikpersonal und Besucher deutlich mehr Stellplätze vorhalten als von uns gewünscht, weil ansonsten im Modell über ein hinterlegtes – von uns nicht verändertes – Nutzerverhalten der Besucher des Neuenheimer Feldes grundsätzlich infrage gestellt würde. Wir sind überzeugt davon, dass erst mit weiteren einvernehmlichen Optimierungen auf Grundlage des neuen vorgeschlagenen ÖPNV Netzes deutlich signifikantere Modalsplitverbesserungen eintreten können.

### **Zum Klima:** Überlegungen und Konzept zu Optimierungen

Die Simulationen zur Durchlüftung und Wärmebelastung sind äußerst hilfreich, aber nur ein erster Schritt zu einer Optimierung der Bebauungsstruktur, die erst jetzt anhand dieser Simulationen interaktiv unter Berücksichtigung aller sich abzeichnenden Vor- und Nachteile angepasst werden kann. Während sich unsere vorgeschlagene stadträumliche Struktur – mit durchgängigen breiten Straßenräumen und insbesondere der offenen Campusmitte – bei den Frischluftschneisen bereits sehr positiv abbildet, zeigen bei den ermittelten Wärmebelastungen bei diversen Baukörperstellungen einen Nachbesserungsbedarf, der aber leicht ohne Verlust von Dichte und Fläche Berücksichtigung finden könnte.

# **MASTERPLAN IM NEUENHEIMER FELD / NECKARBOGEN PLANUNGSATELIER STUFE III**

**TEAM HÖGER  
KERSTIN HÖGER ARCHITEKTEN GMBH  
AMSTEIN + WALTHERT AG  
IBV HÜSLER AG  
RAPP TRANS AG**

**Zürich, 17.12.2019**

## **2. STELLUNGNAHME VERKEHRSMODELLKORREKTUR**

Zur Verkehrsmodellkorrektur der Firma IVAS haben wir zu unserer Stellungnahme vom 22.10.2019 folgende Ergänzungen.

Im Verkehrsmodell von IVAS vom 28. November wurde nur unsere optionale Planung mit ÖV-Brücke für den Zeithorizont 2050 berechnet (Schritt 2.A: ÖV 22%, MIV 19%). In den nachgereichten Verkehrsmodellen wurden unser Schritt 1 ohne Brücke (ÖV 20%, MIV 21%) und Schritt 2.B mit Fuß- und Radbrücke plus einem Expressbus (ÖV 23%, MIV 18%) berechnet.

Wir haben das nachhaltigste und klimaneutralste Verkehrskonzept mit dem effizientesten Ausbau des ÖV und der größten Restriktion des MIV. Daher erstaunt uns weiterhin (vgl. Stellungnahme vom 22.10.2019), dass der MIV-Anteil im Vergleich zu den anderen Teams gleich oder etwas höher ausfällt. In Schritt 2.A mit ÖV-Brücke müsste der ÖV-Anteil am höchsten und der MIV-Anteil am geringsten sein – auch im Vergleich zu Schritt 2.B Fuß- und Radbrücke.

Unsere Stellungnahme und Fragen vom 22. Oktober wurden nicht beantwortet und anscheinend bislang nicht berücksichtigt. Die Verkehrsmodellierungen (mit und ohne Brücken) wurden nicht entsprechend unseres Verkehrskonzeptes angepasst und korrigiert. Daher sind sie numerisch weder untereinander noch mit den Verkehrsmodellen der anderen Teams vergleichbar. Für vergleichbare Verkehrsmodellberechnungen unseres Konzeptes fehlen insbesondere folgende Anpassungen:

- 1) Angemessene Parkplatzreduktion im Neuenheimer Feld (Senkung Vektorkapazität Parken).
- 2) Erhöhung der sehr niedrigen Parkgebühren im Neuenheimer Feld (von 2015 20 Euro/ Monat bis zum Jahr 2035 um 500%).
- 3) Erhöhung der Taktdichte des ÖV-Netzes (von 10 min-Takt 2015 auf 5 min-Takt 2035).
- 4) Maßnahmen zur Erhöhung des heutigen niedrigen PKW-Besetzungsgrades.

Für eine numerische Vergleichbarkeit der Verkehrsmodelle müssten diese Anpassungen nachgeholt werden.

Außerdem wurden unter anderem folgende Maßnahmen nicht modelliert:

- 5) DRPB (Dynamic Routed Personal Bus): Dynamische Point-to-Point on Demand Express-Verbindungen von und zu allen Mobilitäshubs und Mobilitätspunkten (Ausnahme in Schritt 2.B eine Express-Verbindung, welche aber für Schritt 1 und Schritt 2.A nicht entsprechend modelliert und berechnet wurde).
- 6) Schaffung von multimodalen Umsteigepunkten an allen Bahnhöfen und S-Bahnhaltestellen in der Region (B&R und P&R). Damit wird die Kombination von kurzen Fahrten mit dem Fahrrad oder PKW und langen Fahrten in effizienten Verkehrsmitteln des Umweltverbundes attraktiver.
- 7) Effiziente Zuweisung der Mobilitätsressourcen, insbesondere der Autostellplätze, nach Nutzergruppen und Nutzerprofilen durch individuell optimierte Mobilitätspakete (z.B. günstigere für schlecht erschlossene Mitarbeiter mit ungünstigen Arbeitsschichten sowie teurere oder begrenzte für gut erschlossene Mitarbeiter).
- 8) Restriktion MIV auf Hauptverkehrserschließung, alle anderen Wege kein MIV mit Ausnahme von Anlieferung.

Für eine objektivere und aussagekräftigere Verkehrsmodellauswertung müssten diese Modellierungen ebenfalls durchgeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen,

Kerstin Höger und Team

**Bemerkung:**

Die neuesten Verkehrsmodelle von IVAS liegen uns nicht vor. Für eine genaue Prüfung und Stellungnahme würden wir diese benötigen.

## **Stellungnahme CF Møller**

“Hiermit möchten wir uns an Sie wenden und sagen, dass wir die Aussage der vergleichenden Klimamodellierung in Frage stellen. Wenn Sie die von uns blau gerahmten Flächen vergleichen, dann sind das alles Flächen, an denen niemand von den verschiedenen Teams Veränderungen vorgenommen hat, die ein derartig anderes thermisches und klimatisches Verhalten im Gesamtareal glaubhaft machen.

Wenn das aber schon der Fall ist bei Flächen, die niemand bearbeitet hat, dann stelle sich doch sehr stark die Frage, wie realistisch und verlässlich überhaupt irgendeine Aussage sein kann, wo wir uns alle in der Herangehensweise unterscheiden.

Darüber hinaus ist fragwürdig, wie so eine Klimamodellierung auf der Basis von derart reduzierten Unterlagen, wie sie bisher abgeliefert wurden, stattfinden kann, ohne, dass hierzu die einzelnen Fachplaner der Teams kontaktiert wurden, um zu erklären, was genau die Herangehensweise ist.

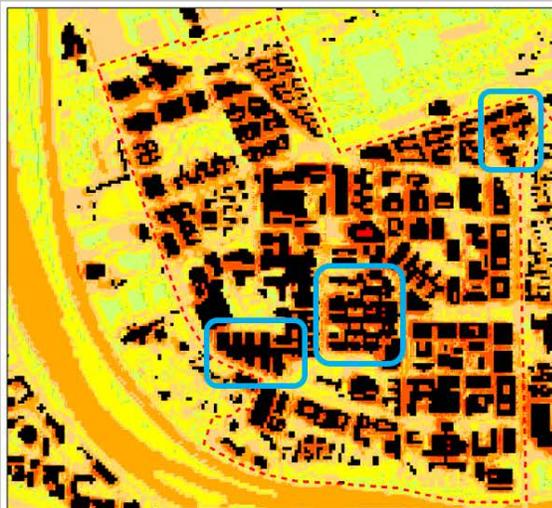
Deshalb bitten wir, dass die bisher gelieferte Arbeitsgrundlage als Entscheidungskriterium zumindest nicht herangezogen werden sollte, sondern erst nach einer glaubhaften Überarbeitung, zu der die Fachplaner entsprechend beitragen konnten, sodass eine glaubwürdige und belastbar vergleichende Aussage zu den städtebaulichen klimatischen Ansätzen getroffen werden kann.”

(Schaubilder auf der folgenden Seite)

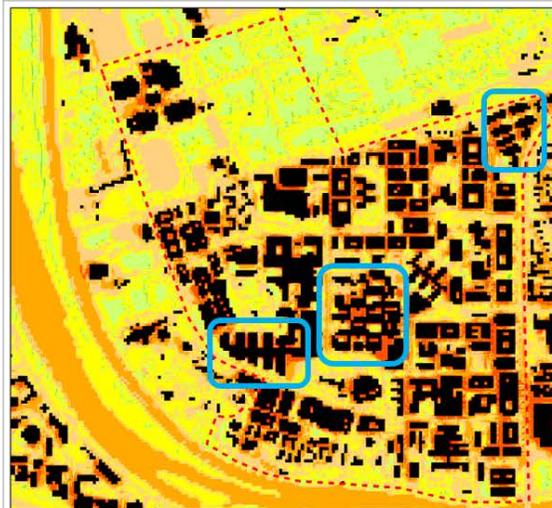
# Bestand:



Møller



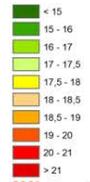
Höger



Neuenheimer Feld / Heidelberg

Planvariante P3 (Höger)

nächtliche Temperatur um 4 Uhr  
(2 m über Grund in °C)



Planareal

Gebäude

Maßstab 1:8.500 (bezogen auf A4)

