Anlage 02: Darstellung Masterplanprozess und Öffentlichkeitsbeteiligung im Planungsatelier

Inhalt

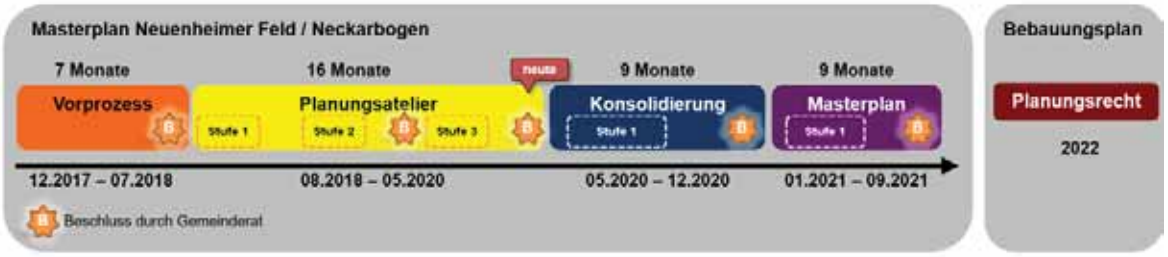
1. Darstellung des bisherigen Masterplanprozesses 2
1.1 Einleitung 2
1.2 Rückblick Stufe 1 und Stufe 2 2
1.3 Stand des Verfahrens: Stufe 3 Planungsatelier 3
2. Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung in Stufe 1-3 des Planungsateliers 5
2.1 Öffentlichkeitsbeteiligung in Stufe 3: Ablauf und Überblick über inhaltliche Schwerpunkte der allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung 6
2.2 Beteiligungsergebnisse der öffentlichen Veranstaltung (Juli 2019) und Online-Beteiligung in tabellarischer Form 8
2.3 Dokumentationen öffentliche Veranstaltungen und online-Beteiligung 20
2.4 Ablauf und Überblick über inhaltliche Schwerpunkte und Ergebnisse der Arbeit des Forums Masterplan Neuenheimer Feld / Neckarbogen.....152
2.5 Dokumentationen Forumssitzungen.....163
3 Kommentierung Experten und lokale Fachvertreter.....232
4 Gutachten 295

1. Darstellung des bisherigen Masterplanprozesses

1.1 Einleitung

Mit dem Masterplan Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen soll das Universitätsgebiet im Heidelberger Westen als Wissenschafts- und Forschungsstandort von internationalem Rang gesichert, weiterentwickelt und zukunftsfähig gemacht werden.
Hierfür haben die drei Projektträger Land Baden-Württemberg, Universität Heidelberg und Stadt Heidelberg eine Rahmenvereinbarung geschlossen, die Grundlage für die Zusammenarbeit im Masterplanverfahren ist (vgl. Abs. 1 Rahmenvereinbarung, Drucksache 0181/2017/BV).

Ziel des stufenweise angelegten Verfahrens ist es, neue Entwicklungsperspektiven zu schaffen. Die aufeinanderfolgenden Phasen und Stufen im Verfahren dienen der schrittweisen Entscheidungsfindung. Derzeit befindet sich der Prozess in der Phase „Planungsatelier“ Stufe 3.



Quelle: Terminplan Imorde 22.01.2020

Abb.: Übersicht Masterplan Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen

Mit Abschluss dieser dritten Stufe und damit auch des Planungsateliers liegen den Bezirksbeiräten und gemeinderätlichen Gremien vier Entwicklungsperspektiven von vier Entwurfsteams vor.

Aus diesen vier Entwicklungsperspektiven soll nun eine Perspektive in der Konsolidierungsphase zu einem Entwicklungsentwurf geformt werden, aus dem wiederum in der letzten Phase der Masterplan erstellt werden soll.
Dieser Masterplan wird die Grundlage für zukünftig zu erstellende Bebauungspläne für das Universitätsgebiet.

1.2 Rückblick Stufe 1 und Stufe 2

Im August 2018 startete nach einem vorbereitenden „Vorprozess“ (Phase 1) das dreistufige „Planungsatelier“ (Phase 2). Die vier eingeladenen Entwurfsteams stellten in Stufe 1 im Oktober 2018 ihre **ersten Ideen** der breiten Öffentlichkeit vor und ermöglichten somit einen ersten „Blick über die Schulter in die Werkstatt“. Mit Start der Stufe 2 erhielten die Teams erste Hinweise zu ihren Ideen aus der Öffentlichkeit und aus dem Forum, von den externen Experten und lokalen Fachvertretern sowie von den Projektträgern. Daraus wurden jeweils zwei Varianten zu **Ansätzen für Entwicklungsperspektiven** weiterentwickelt, die im Februar 2019 wiederum der Öffentlichkeit präsentiert wurden.
Am Ende der Stufe 2 fasste der Gemeinderat für die weitere Bearbeitung folgenden Beschluss (vgl. Drucksache 0143/2019/BV):

Der Gemeinderat nimmt den aktuellen Sachstand zur Kenntnis und beschließt,

1. dass alle vier beauftragten Planungsteams in Stufe 3 des Planungsateliers jeweils eine Entwicklungsperspektive auf Grundlage der in Anlage 1 (neu) genannten

Lösungsansätze erarbeiten, sowie die in Anlage 05.1 genannten Lösungsansätze der Bezirksbeiräte intensiv zur Kenntnis nehmen.
2. dass die sportlich genutzten Flächen westlich der Tiergartenstraße außerhalb des Betrachtungsraums in Stufe 3 des Planungsateliers nicht in die planerischen Überlegungen einbezogen werden dürfen,
3. dass Herr Prof. Dr. Hartmut Topp als Experte und Herr Dr. Christian Schiller als Gutachter beauftragt werden,
4. dem beschriebenen Ablauf der Konsolidierungsphase (einstufiges Verfahren) zuzustimmen.

Die daraus erarbeiteten **Entwicklungsperspektiven** der Stufe 3 lagen im Juli 2019 vor und wurden in den folgenden Monaten geprüft und bewertet. Mit dem im Mai 2020 anstehenden Beschluss des Gemeinderates zum weiteren Vorgehen in der Konsolidierungsphase endet das Planungsatelier.

1.3 Stand des Verfahrens: Stufe 3 Planungsatelier

Die Arbeitsphase der Stufe 3 des Planungsateliers endete mit der öffentlichen Veranstaltung am 09. Juli 2019. In der daran anschließenden Werkstattphase haben sich die Öffentlichkeit in zwei öffentlichen Veranstaltungen sowie im Rahmen einer online-Beteiligung, das Forum, die externen Experten und lokalen Fachvertreter sowie die drei Projektträger intensiv mit den Entwürfen der Planungsteams auseinandergesetzt.
Grundlage für die Prüfung und Bewertung der Entwürfe waren die vom Gemeinderat im Juli 2018 beschlossene Aufgabenstellung (vgl. Drucksache 0192/2018/BV) sowie der Umgang mit den örtlichen Gegebenheiten (z. B. Umgang mit den vorhandenen Grünstrukturen, Umgang Denkmalschutz und Bestandsgebäuden, Integration bereits geplanter Bauvorhaben, Umgang mit der unterirdischen Infrastruktur, etc.).
Aus dem oben genannten Gemeinderatsbeschluss folgten terminliche Änderungen, da Bearbeitungszeiten verlängert und die Anzahl der Entwürfe in der zweiten Stufe erhöht wurden. Dies und der im folgenden Abschnitt erläuterte fehlerhafte Umgang der Planungsteams mit den Verkehrsmodellen führte zu erheblichen Verzögerungen im Planungsatelier und folglich im Gesamtprozess.

Ein Schwerpunkt für die Planungsteams in der Stufe 3 war die Arbeit mit dem **Verkehrsmodell**, das den Teams im April 2019 von der Stadt Heidelberg zur Verfügung gestellt wurde. Die Ergebnisse der Verkehrsmodellierungen der Teams wurden von Herrn Dr. Christian Schiller geprüft mit der Erkenntnis, von allen vier Planungsbüros wurde bei der Anwendung des Modells Fehler gemacht: So wurden teilweise leicht heilbare Fehler gemacht wie fehlende Zuordnung von Haltestellen zu Tarifzonen (Team Astoc, Team Møller) oder Haltestellen ohne Linien (Team Heide), zum Teil aber auch gravierende Fehler wie Anwendung des Modells im Analysemodus statt im Prognosemodus (Team Höger).
Die Modellergebnisse waren zu diesem Zeitpunkt weder brauchbar noch vergleichbar.
Um weitere Anwendungsfehler durch die Teams zu vermeiden und eine Vergleichbarkeit herzustellen, wurde von den Projektträgern das Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme (IVAS) aus Dresden damit beauftragt, die Verkehrslösungen der vier Entwurf-Teams in Abstimmung mit ihren jeweiligen Verkehrsplanern modelltechnisch zu überarbeiten und neu zu berechnen. Diese sogenannte Modell-Harmonisierung wurde vom Verkehrsingenieur Herr Zimmermann von IVAS im Rahmen einer Öffentlichen Veranstaltung am 28. November 2019 in der Aula der Neuen Universität allgemein vorgestellt. Zur Überprüfung und Korrektur der Modellanwendung wurde wieder Herr Dr. Schiller hinzugezogen. Er bescheinigte auf der Forums-Sitzung am 12.12.2019 den überarbeiteten Modellen einen jetzt fachlich richtigen Aufbau auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft und der Praxis, durch den die Modelle die benötigten sachlogischen Prognose-Reaktionen erzielen und somit verwertbare sowie vergleichbare Aussagen treffen.

Die Teams haben jeweils mit einer Stellungnahme in Oktober 2019 bestätigt, dass die Modell-Harmonisierung grundsätzlich in ihrem Sinne durchgeführt wurde.
Wichtigste Erkenntnis der harmonisierten Modelle ist, dass alle vier Verkehrs-Konzepte zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation beitragen können.“

Im nächsten Schritt sollen verschiedene Lösungsansätze optimiert, ggf. kombiniert und die gesamtstädtischen Auswirkungen der Konzepte genauer untersucht werden (siehe Anlage 1, Kapitel 3).

Neben der gutachterlichen Begleitung und externen Unterstützung im Themenfeld Verkehr wurden in Stufe 3 zwei weitere Expertisen beauftragt:

- Klimaökologische Analyse und Bewertung Im Neuenheimer Feld, GEO-NET Umweltconsulting GmbH
- Vogel- und Fledermausquartier- und Biotoptypkartierung Im Neuenheimer Feld – Zwischenbericht, Bresch Henne Mühlinghaus Planungsgesellschaft

Die Ergebnisse bzw. Erkenntnisse sind in der Anlage 1 in die jeweiligen Themenfelder eingeflossen. Da die Bestandserfassung Vögel und Fledermäuse erst im 2. Quartal dieses Jahres abgeschlossen sein wird erfolgt ein Einbezug in die weitere Planung in der Konsolidierungsphase.

2. Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung in Stufe 1-3 des Planungsateliers

Ziel des Masterplanverfahrens ist es, mit dem zeitlichen Horizont 2050 eine fundierte, nachhaltige Entwicklungsperspektive für das Neuenheimer Feld zu schaffen, die nach Möglichkeit die sehr vielfältigen Perspektiven und Interessen austariert. Dazu wurden in der ersten Stufe des Planungsateliers von den vier beteiligten Planungsteams erste Ideen entwickelt und vorgestellt. Mit den Anmerkungen und Hinweisen der Bürgerschaft, der Nutzer des INF, der Experten und der Projektträger wurden diese Ideen in der zweiten Stufe zu jeweils zwei Ansätzen für Entwicklungsperspektiven pro Team weiterentwickelt, d.h. zu insgesamt acht Entwürfen. Auch hierzu wurden wiederum Anmerkungen und Hinweise gesammelt und im Beschluss des Gemeinderates gebündelt. Daraufhin erfolgte in Stufe 3 eine Konkretisierung in einem Entwurf pro Team.

Das vom Gemeinderat für das Planungsatelier beschlossene Beteiligungskonzept (vgl. Drucksache 0198/2018/BV) zielte auf die regelmäßige Einbindung der Öffentlichkeit jeweils nach Abschluss der drei Arbeitsphasen ab. In jeder Werkstattphase fanden folgende zwei Beteiligungsformate statt:

- Zunächst wurden die Entwürfe in einer öffentlichen Veranstaltung direkt von den Planungsteams vorgestellt. Hierzu wurden auch jeweils die Mitglieder des Forums eingeladen. Direkt im Anschluss bestand jeweils die Möglichkeit des direkten Austauschs mit den Planungsteams und es konnten Anregungen und Hinweise gegeben werden.

- Darauf folgten ab Stufe 2 je zwei Sitzungen des Forums. Das Forum besteht aus über 80 festen Mitgliedern, die verschiedene Einrichtungen, Institutionen und Gruppen im Neuenheimer Feld, aus den angrenzenden Stadtteilen und der Gesamtstadt sowie zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger repräsentieren. Die Arbeitsweise der Forumssitzungen wurde von der Vorbereitungsgruppe Forum beraten. Das Forum hatte vom Gemeinderat die Aufgabe bekommen die Entwicklungsvarianten zu bewerten und dem Gemeinderat mehrere Varianten differenziert gewichtet zur Beschlussfassung vorzulegen (siehe GR-Beschluss vom 24.7.2018).

- In Stufe 3 fand zusätzlich eine Online-Beteiligung statt.

Die **Beteiligungsergebnisse der Stufe 1 und 2** mündeten im Beschluss des Gemeinderates vom 09.05.2019 (vgl. Drucksache 0143/2019/BV).

Die **Beteiligungsergebnisse der Stufe 3** sind Teil der vorliegenden Beschlussvorlage (siehe folgende Kapitel 2.1 – 2.5).

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Planungsatelier müssen in die Beratungen des Gemeinderates einfließen, binden ihn aber nicht (vgl. § 10, Abs. 2 der Satzung über Verfahrensregeln für Bürgerbeteiligung bei Vorhaben im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats).

2.1 Öffentlichkeitsbeteiligung in Stufe 3 des Planungsateliers: Ablauf und Überblick über inhaltliche Schwerpunkte der allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung

Diese Erläuterung gibt einen Überblick zu den Inhalten und Ergebnisse der allgemeinen Öffentlichkeitsbeteiligung in der Stufe 3 des Planungsateliers. Eine entsprechende Darstellung zur Arbeit des Forums Masterplan Neuenheimer Feld / Neckarbogen findet sich in Kapitel 2.4 – 2.5.

a. Veranstaltung „Die Stadt und ihre Orte für die Wissenschaft von morgen – Dialog mit den Experten“ am 4. Juli 2019

Der Koordinationsbeirat initiierte ein neues Veranstaltungsformat, um den Blick über Heidelberg hinaus zu weiten. In der Neuen Aula der Universität stellten die externen Experten des Masterplanverfahrens ihre Visionen vom Campus der Zukunft vor. Die Besucherinnen und Besucher konnten während der Vorträge mit ihren Smartphones oder Tablets Fragen an die Referenten schicken. Wer kein eigenes Smartphone dabei hat, konnte eine der angebotenen Laptop-Stationen im Saal nutzen. Die Veranstaltung bildete als innovatives, neues Veranstaltungsformat den Auftakt der darauffolgenden Beteiligungsformate. Ein Kurzbericht zur Veranstaltung ist auf der Projekthomepage[1] zu finden.

b. Öffentliche Veranstaltung am 9. Juli 2019 im großen Hörsaal des Hörsaalzentrums Chemie, INF 252

Der Auftakt der Öffentlichkeitsbeteiligung in Stufe 3 bildete die öffentliche Veranstaltung, bei der die Planungsbüros vorstellten, wie sie ihre Ideen zu jeweils einer Entwicklungsperspektive zusammengefasst haben. Aus vorher acht Varianten wurden damit vier, die der Öffentlichkeit präsentiert wurden. Präsentationsschwerpunkte waren die Kernaussagen der Entwürfe, die wesentlichen Weiterentwicklungen gegenüber den Vorgängerentwürfen und die gewonnenen Erkenntnisse aus dem Verkehrsmodell. Danach folgte eine kurze Einschätzung der drei Projektträger – Stadt Heidelberg, Universität Heidelberg und Land Baden-Württemberg – zu den Entwürfen. Anschließend wurden die Besucherinnen und Besucher aktiv und konnten im Foyer im Rahmen eines „Wandelgangs“ – das heißt in vier moderierten, parallelen Diskussionsgruppen – von Planungsteam zu Planungsteam gehen und gemeinsam mit ihnen die Varianten erörtern. Die Reaktionen der Veranstaltungsteilnehmerinnen und -teilnehmer wurden gesammelt und dokumentiert (siehe Kapitel 2.3).

Die verkehrliche Erschließung sowie der Umgang mit Freizeit-, Frei- und Sportflächen werden bei allen Entwürfen in der öffentlichen Veranstaltung intensiv diskutiert. Im Entwurf des **Teams Astoc** wurden die folgenden Konzeptinhalte schwerpunktmäßig diskutiert: die Anbindung des Zoos, die Erreichbarkeit des Neckars, die Campusflotte, die Erweiterungsflächen des Technologieparks und die Berücksichtigung der bestehenden technischen Infrastruktur im Energiekonzept. Kontrovers diskutiert wurden vor allem der Verzicht auf den Ausbau der Straßenbahn und mögliche Eingriffe durch eine Neckarbrücke.

Im Entwurf des **Teams Heide** wurden der zentrale Campusplatz und der Erhalt des Zoos in seiner jetzigen Größe sowie vor allem die Seilbahn (die viele Fragen aufwarf) und deren Anbindung an zwei Verkehrsknotenpunkte diskutiert.

Im Entwurf des **Teams Höger** wurden die folgenden Konzeptinhalte schwerpunktmäßig diskutiert: der Umgang mit der Fläche Hühnersteins, der Erhalt der Sportflächen,

[1] https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/informationen/meldungen/interaktiver-dialog-mit-den-experten-im-masterplanverfahren-neuenheimer

die Verbindung der Freiräume, den Erhalt des Zoos in seiner jetzigen Größe und die Dichte der Bebauung. Kontrovers diskutiert wurden die das Thema „Anbindung mit einer Straßenbahn auf eigener Trasse“.

Im Entwurf des **Teams Moeller** standen die konzeptionellen Überlegungen zur Ausgestaltung des Grünrings und eines Markplatzes im Mittelpunkt der Diskussionen. Zu den kontrovers diskutierten Aspekten zählen das Thema Aufenthaltsqualität, der nördliche Zubringer und Fragen der Dichte bzw. Flächenausdehnung.

c. Online-Beteiligung vom 9. – 28. Juli 2019

Die interessierte Öffentlichkeit konnte die Entwürfe zusätzlich auf www.masterplan-neuenheimer-feld.de diskutieren. Ziel der Online-Beteiligung in Stufe 3 war es, eine für jede Bürgerin und jeden Bürger sowie für alle Nutzerinnen und Nutzer des Neuenheimer Feldes zugängliche Möglichkeit der Kommentierung und Diskussion der vier Planungsentwürfe anzubieten. Durch die zeitlich und räumlich unabhängige Beteiligungsmöglichkeit der Online-Beteiligung sollten zusätzliche Zielgruppen eingebunden werden, die an der öffentlichen Veranstaltung am 9. Juli 2019 nicht erreicht werden konnten.

Die Entwürfe sowie weitere Hintergrundinformationen standen auf der Website zur Verfügung. Gefragt wurde, welche Anmerkungen und Hinweise die Besucher zu den Gesamtkonzepten haben und welche spezifischen Hinweise sie zu den vier Kategorien Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur geben können. Ein ausführlicher Auswertungsbericht mit quantitativen und qualitativen Beschreibungen zur Online-Beteiligung ist beigefügt (siehe Kapitel 2.3).). Insgesamt wurden 193 Beiträge und 34 Kommentare abgeben, wie Tabelle 1 zeigt. Dabei wurde der Entwurf des Planungsbüros Höger am häufigsten kommentiert, mit 53 Beiträgen und 10 Kommentaren.

Zur Darstellung der Beteiligungsergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, wurden die Beiträge aus den Beteiligungsformaten „Öffentliche Veranstaltung 9.7.2019“ und „Online-Beteiligung“ tabellarisch aufgeführt und gegenübergestellt (siehe Kapitel 2.2). Die Beiträge sind nach Entwurfsteams sortiert sowie nach positiven, kritischen und kontrovers diskutierten Beiträgen gruppiert.

Die verkehrliche Erschließung sowie der Umgang mit Freizeit-, Frei- und Sportflächen stellen bei allen Entwürfen in der Online-Beteiligung Diskussionsschwerpunkte dar. Inhaltliche Schwerpunkte der über die Online-Beteiligung eingegangen Anmerkungen und Hinweise zum Entwurf **Team Astoc** waren die Zooflächen, das Neckarufer, die verkehrliche Erschließung sowie städtebauliche Gliederung in Cluster. Kontroverse Beiträge gingen zum Thema Umgang mit der Fläche Hühnerstein, zur technischen Infrastruktur, zum geplanten Umgang mit Individualverkehr und zur Campusflotte ein.

Diskussionsschwerpunkt der Online-Beteiligung zum Entwurf von **Team Heide** bildeten das Verkehrskonzept mit der Seilbahn, welches kontrovers diskutiert wurde und viele Fragen aufwarf. Die Anmerkungen fokussierten sich darüber hinaus auf den Umgang mit Flächen und der Fläche Hühnerstein.

Inhaltliche Schwerpunkte der über die Online-Beteiligung eingegangen Anmerkungen und Hinweise zum Entwurf **Team Höger** bilden die Themen Hühnerstein, Umgang mit Freiflächen und dem Uferweg am Neckar sowie die Flächen des Zoos. Kontrovers diskutiert wurden die ÖPNV-Ringlinie und die Dichte der Bebauung.

Der Entwurf **Team Moeller** wurde in der Online-Beteiligung vor allem mit Anmerkungen zu den Themen verkehrliche Erschließung, Flächenerhalt, Neckarquerung und den Flächen am Neckar versehen.

d. Öffentliche Veranstaltung „Verkehrskonzepte auf dem Prüfstand“ (28.11.2019)

Um die Öffentlichkeit über die nun vorliegenden Prüfergebnisse der Modellanwendung zu informieren, fand am 28.11.2019 eine zweite öffentliche Veranstaltung statt. Die Anwendung des Verkehrsmodells durch die Planungsteams war fehlerhaft und wurde deshalb vom Büro IVAS überarbeitet und korrigiert, sodass die Verkehrskonzepte danach miteinander vergleichbar wurden. Weder durch das Büro IVAS noch durch die Planungsteams wurden die Verkehrskonzepte dabei inhaltlich verändert. Lediglich die Anwendung des Verkehrsmodells wurde korrigiert. Zusätzlich stellte das Büro GEO-NET erste Erkenntnisse einer klimaökologischen Betrachtung der Entwürfe vor. Zu beiden Vorträgen konnten die Besucherinnen und Besucher ihre Fragen und Hinweise über ein browserbasiertes Online-Tool (www.slido.com) einbringen. Die vollständige Zusammenstellung der Beiträge ist im Protokoll (siehe Kapitel 2.3) zu finden. Ebenfalls finden sich darin die Abschriften der individuellen Kommentare und Fragen, die von den Besucherinnen und Besuchern im Foyer hinterlassen werden konnten.
Die über Slido eingereichten Fragen und Kommentare zum Themenfeld Verkehr richteten sich schwerpunktmäßig auf Nachfragen zum Verkehrsmodell und den Verkehrskonzepten sowie den zugrundeliegenden Annahmen und Kriterien. Die Themen „Park-and-Ride“ sowie Fahrradverkehr kamen hierbei mehrfach vor. Zum zweiten Vortrag (klimaökologische Begleitung) wurden ebenfalls Verständnis- und Detailfragen gestellt, mehrfach auch Fragen und Kommentare im Themenbereich Klimaschutz.

2.2 Beteiligungsergebnisse der öffentlichen Veranstaltung (Juli 2019) und Online-Beteiligung in tabellarischer Form

Zur Darstellung der Beteiligungsergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, wurden die Beiträge aus den Beteiligungsformaten „Öffentliche Veranstaltung“ und „Online-Beteiligung“ in der folgenden Tabelle nach Entwurfsteams sortiert. Die Beiträge sind nach positiven, kritischen und kontrovers diskutierten Beiträgen gruppiert. Die vollständigen Dokumentationen der beiden Beteiligungsformate sind Teil der Beschlussvorlage (siehe Kapitel 2.2) und auf der Masterplanwebsite[2] zu finden.
Im Rahmen der Online-Beteiligung konnten die Nutzerinnen und Nutzer zu den Entwürfen Hinweise geben. Die Beteiligungsfragen lauteten *„Welche Anmerkungen und Hinweise haben Sie zum Gesamtkonzept?“* und „*Welche spezifischen Hinweise zu den vier Kategorien Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur haben Sie?“*.
Bei der öffentlichen Veranstaltung am 9. Juli 2019 teilten sich die Anwesenden in vier etwa gleich große Gruppen auf und diskutieren mit Unterstützung der Moderation und fachlicher Begleitung jeweils an dem Stand eines Planungsteams den entsprechenden Entwurf mit den Planern. Danach zogen die Gruppen dann zum nächsten Planungsteamstand. Hierbei sind vor allem Fragen und die Antworten der Planungsteams dokumentiert worden (vgl. Dokumentation). Formulierte Hinweise und Beteiligungsbeiträge sind in der untenstehenden Tabelle aufgeführt.

[2] www.masterplan-neuenheimer-feld.de

TEAM ASTOC		
	Online-Beteiligung (9. – 28. Juli 2019)	**Öffentliche Veranstaltung am 9. Juli 2019**
Städtebau		
Positiv bewertet	Erhalt der Bestandspflanzung und geplante Gemeinschaftsgärten	Die Flächen vom Technologiepark und dessen Erweiterungspotenzial wurden mitgedacht. Das ist sehr positiv.
Kritisch bewertet	Bebauung des Hühnersteins, da dieser für den Tierschutz und als Naherholungsgebiet eine Rolle spiele	
Kontrovers diskutiert	Städtebauliche Gliederung • Positiv: Gliederung für den Campus gut, Aufzeigen von neuen Sicht- und Verbindungsachsen Negativ: Künstliche Wegegestaltung und eine nicht natürliche Clusterung des Neuenheimer Feldes könnte sich als schwierig erweisen	
Verbesserungsvorschläge	• Die erforderlichen Nutzflächen zentraler an die gut erschlossenen Bereiche des ÖPNV anbinden • Erhalt der Orchideen • Angebot von Gärten an Studierende zur Selbstversorgung	
Mobilität		
Positiv bewertet	• Klausenpfad und Handschuhsheimer Feld vom Autoverkehr nicht betroffen • Berücksichtigung einer neuen Fahrradbrücke	• Campusflotte wegen ihrer schnellen Umsetzbarkeit positiv. • Die Vorschläge zur Anbindung des Zoos: Eine gute Erreichbarkeit bleibt erhalten und durch den neuen Radweg am Neckarufer wird die Anbindung an den Zoo und dessen Sichtbarkeit verbessert (Schaufenster). Den Ansatz die Mobilität mit Pull- und Pushfaktoren zu beschreiben, ist interessant und gut. Besonders positiv ist der Ansatz der Campusflotte, welche eine sehr gute Ergänzung zum bestehenden Mobilitätsangebot darstellt.
Kritisch bewertet	• Geplante neue Neckarquerung gefährde möglicherweise das Naturschutzgebiet. Ebenso Kritik an der Wegeführung, da sie durch den Stadtteil Wieblingen verlaufen soll	

TEAM ASTOC		
	• Erhöhung der Anzahl der Parkplätze könnte zu einer Mehrbelastung für die Umgebung und die Umwelt führen	
Kontrovers diskutiert	Autonom fahrende Minibusse: • Positiv: Ökologische und kostentechnische Vorteile • Negativ: Unklarheit, ob Minibusse den Ansturm zu den Spitzenzeiten bewältigen können Umgang mit dem Individualverkehr: • Positiv: Instrumente vorhanden, die der Reduzierung des Individualverkehrs dienen könnten: U.a. Stellplatzgarantie für Fahrgemeinschaften und Parkgebühren • Negativ: Nahverkehr und motorisierter Individualverkehr würden nicht parallel gedacht, Fahrradwege würden in der Form nicht ausreichen	• Verzicht auf den Ausbau der Straßenbahn • Mögliche Eingriffe durch eine Brücke/Brücke light
Verbesserungsvorschläge	• Der vorhandene Wehrsteg könnte für Radfahrer z.B. durch eine Verbreiterung als Fahrradbrücke verwendet werden • Gneisenaubrücke für Radfahrer und Fußgänger nutzbar machen • Vorschlag die bestehende Tramachse durch eine Nord-Süd-Erschließung zu erweitern • Nordzubringer als „Radieschentunnel“ unter die Erde verlegen	
	Freiraum	
Positiv bewertet	• Erhalt der Zooflächen und dessen Integration ins Freiraumkonzept (Öffnung zum Neckarufer) • Flächenerhalt: Aufwertung der Flächen am Necker	• Die Erreichbarkeit des Neckars und die Anbindung an den Zentralcampus ist in diesem Konzept sehr gut gelöst. • Zugänglichkeit der Freiräume.

TEAM ASTOC		
		• Das Mitdenken der Sportflächen im Entwurf ist sehr positiv. Diese sollten auch nicht aus dem Neuenheimer Feld verlagert werden, da es sich hierbei um traditionell gewachsene Strukturen handelt, die für die einzelnen Vereine auch Identität bedeuten.
Kritisch bewertet		Zu wenige Grünstrukturen.
Kontrovers diskutiert		
Verbesserungsvorschläge		
Technische Infrastruktur		
Positiv bewertet		Die Einarbeitung und Berücksichtigung der bestehenden technischen Infrastruktur ins Energiekonzept.
Kritisch bewertet		
Kontrovers diskutiert	Energie- und Versorgungsstruktur • Positiv: Verwendung von Regenwasser • Negativ: Blockheizkraftwerk sei am falschen Standort platziert, Energieerzeugung durch Photovoltaik fehle	
Verbesserungsvorschläge	Vorschlag das Blockheizkraftwerk am Standort des Heizwerkes zu errichten	

TEAM HEIDE		
	Online-Beteiligung (9. – 28. Juli 2019)	**Öffentliche Veranstaltung am 9. Juli 2019**
Städtebau		
Positiv bewertet	• Entwurf grundsätzlich minimalinvasiv	
Kritisch bewertet		
Kontrovers diskutiert	Seilbahn • Positiv: Seilbahn-Anbindung des Neuenheimer Feldes • Negativ: Seilbahn greife zu sehr in den Raum ein und definiere das Neuenheimer Feld zu stark Bebauung des Hühnersteins • Positiv: Zurückhaltung bei der Bebauung, Bebauung als akzeptabler Kompromiss • Negativ: Ablehnung der Bebauung (Verweis auf die Bedeutung als Naherholungsgebiet), Unklarheit, welche Baumaterialen verwendet werden, Befürchtung, dass das Neuenheimer Feld zu stark bebaut werde	
Verbesserungsvorschläge	Verdichtung von Wohnfläche entlang der Berliner Straße	
Mobilität		
Positiv bewertet		• Seilbahn • Anbindung an zwei Verkehrsknotenpunkte • kürzere Zeiten
Kritisch bewertet	Das Gesamtbild des Entwurfs im größeren Zusammenhang wird nicht deutlich genug (Klimaschutz, Verkehrswende).	Generell halten sich Personen nicht gerne unter Seilbahnen auf.
Kontrovers diskutiert	Die Seilbahn als neues Mobilitätselement • Positiv: Modernes Konzept, Alternative zum motorisierten Individualverkehr, Grünflächen bleiben erhalten, keine weitere Brücke notwendig, Verringerung von umweltschädlichen Staus, Attraktivitätssteigerung für die Stadt • Negativ: Ggf. kostspielige Konkurrenzsituation zwischen S-Bahn / Straßenbahn und Seilbahn, keine Klärung, ob Seilbahn tatsächlich den Bedürfnissen und Gegebenheiten des Neuenheimer Feldes entspräche	

TEAM HEIDE		
	• Offene Fragen: Auslegung der Seilbahn-Gondeln für den Radtransport? Nutzung bei schlechten Wetterverhältnissen?	
Verbesserungsvorschläge	• Stärkere Einbeziehung des Radverkehrs • Zusätzliches E-Bussystem • Stärkung des direkten Umstiegs von einem öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. Bahn) in ein anderes (z.B. Seilbahn) • Verwirklichung der Straßenbahn als Ringbahn • Reduzierung des Autoverkehrs auf dem Klausenpfad und Handschuhsheimer Feld	
Freiraum		
Positiv bewertet	• Eingeplanter Flächenerhalt • Teilweise Bebauung des Hühnersteins • Entwurf grundsätzlich ausgewogen und ein guter Kompromiss	• Zentraler Campusplatz: Es fehlen nutzbare Freiflächen auf dem Campus • Keine Verkleinerung des Zoos
Kritisch bewertet		
Kontrovers diskutiert		
Verbesserungsvorschläge		
Technische Infrastruktur		
Positiv bewertet	• Seilbahn habe einen positiven Effekt auf die ökologische Bilanz	
Kritisch bewertet	• Konkretisierung bzgl. einer CO2-Neuträlität fehle (z.B. Photovoltaik-Möglichkeiten nicht weiter skizziert)	
Kontrovers diskutiert		
Verbesserungsvorschläge	• Ersetzung des Heizwerkes durch ein Biogas-Blockheizkraftwerk • Schutz der Bevölkerung vor elektromagnetischen Wellen	

TEAM HÖGER		
	Online-Beteiligung (9. – 28. Juli 2019)	**Öffentliche Veranstaltung am 9. Juli 2019**
	Städtebau	
Positiv bewertet	• Zurückhaltender Umgang mit den Ressourcen Natur und Raum • Entwurf insgesamt flächensparend, u.a. keine Bebauung des Hühnersteins und Grünflächen • Öffnung des Campus-Geländes für die Stadtgesellschaft (möglicher Raum für Start-Ups und kleine Forschungsunternehmen) • Einbezug der Studierenden als potenzielle Nutzergruppe	• Die dichte Bebauung wurde positiv gewertet, da sie weniger Flächenversieglung nach sich zöge und somit Aufenthaltsqualität schüfe und positiv auf das Mikroklima einwirke. • Keine weitere Bebauung des Hühnersteins wird positiv gesehen, z.B. für die klimatische Entwicklung, den Luftaustausch, als Kaltluftschneise.
Kritisch bewertet	• Kompakte Bauweise könnte Folgen für Kleinklima und Durchlüftung haben • Dichte Bebauung könnte zu Verlust der Orchideen führen • Brückenbau/fünfte Neckarquerung könnte eine Gefahr für Natur und heimische Tierarten sein	
Kontrovers diskutiert		
Verbesserungsvorschläge	• Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Klima: Beauftragung eines Klimagutachtens • Einbezug der Orchideenstandorte in die Planung	
	Mobilität	
Positiv bewertet	• Nachverdichtung auf Autostellplätzen und bereits versiegelten Flächen anstatt Verwendung von neuen Flächen • Ringlinie ÖPNV, die eine umstiegslose und gute Anbindung ermögliche • Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs	Die Anbindung mit einer Straßenbahn wird positiv gesehen (insb. an Sonntagen, für Familien) und wegen der Anbindung der neuen W-Ost-(Ring)-Anbindung an die vorhandenen Nord-Süd-Anbindung.

TEAM HÖGER		
Kritisch bewertet	• Fünfte Neckarquerung und ihre Umsetzung, da die Befürchtung vorhanden, dass der Nordzubringer zu eng sei und Eigentümern möglicherweise eine potenzielle Enteignung bevorstünde • Mobilitätskonzept würde nicht genug Geschäfte und Freizeitflächen integrieren	
Kontrovers diskutiert	• Straßenbahnring: Umweltschonendes Konzept positiv, andererseits wird es vereinzelt auch als unökologisch und unökonomisch eingestuft	Das Thema Straßenbahn auf eigener Trasse: Pro (z.B. Erreichbarkeit Zoo), und Contra (z.B. sensitive Forschungsinstrumente)
Verbesserungsvorschläge	• Vermeidung des P+R-Platzes • Zweiradbrücke anstatt Fahrradbrücke (Offenheit für motorisierte Zweiräder) • Verbreiterung des bestehenden Wehrsteges für Radfahrer • Einbindung der Gneisenaubrücke in das Konzept	
Freiraum		
Positiv bewertet	• Konzept der kurzen Wege • Campus-Ring und Hühnerstein finden als Ökosystem wertvolle Anerkennung • Planung des Uferwegs am Neckar als Fußgängerweg	• Keine weitere Bebauung des Hühnersteins wird positiv gesehen. • Positiv, dass alle Sportflächen erhalten bleiben. • Verbindung der Freiräume z.B. aus Neuenheim, ins Handschuhsheimer Feld oder auch zum Neckar sind gut gelöst.
Kritisch bewertet	• Kritik am Flächenverlust des Zoos aufgrund seiner a) pädagogischen und gesundheitlichen Bedeutung, b) möglicher Einschränkungen der tiergerechten Haltung, c) Bedeutungsverlust des Zoos als wichtiger wissenschaftlicher Standort, d) zu starkem Raumgewinn für das Klinikum • Verlust an Grünflächen (verringerter Baumbestand, sinkende Lebensqualität)	Vorbehalte der in Stufe 1 von Höger angedachten Transformation des Zoos in einen Wildpark. Dies werde – so das Büro – so nicht weiter verfolgt.
Kontrovers diskutiert		

TEAM HÖGER		
Verbesserungsvor-schläge		Die Situation des Zoos war wichtig für die Anwesenden, Ein-schränkungen oder Beschneidungen des Zoos sollten sehr genau mit diesem abgestimmt werden
Technische Infrastruktur		
Positiv bewertet	• Energiekonzept ein guter Aspekt • Klimaneutrales Konzept	
Kritisch bewertet	• Energie- und Versorgungsstruktur unklar	
Kontrovers diskutiert		
Verbesserungsvor-schläge		

TEAM MØLLER		
	Online-Beteiligung (9. – 28. Juli 2019)	**Öffentliche Veranstaltung am 9. Juli 2019**
Städtebau		
Positiv bewertet	• Erhalt von Freiflächen • Geplante Zunahme von Wohnmöglichkeiten	
Kritisch bewertet	• Bebauung des Hühnersteins, u.a. Gefährdung seiner Funktion als Naherholungsgebiet und Naturreservat und als möglicher Einstieg in die Bebauung des Handschuhsheimer Feldes • Passives Gebäudedesign bei den Laborgebäuden und Verlagerung der Geriatrie- und Orthopädiekliniken	
Kontrovers diskutiert		Fragen der Dichte und der Flächenausdehnung
Verbesserungsvorschläge	• Andere Führung/Umleitung der Buslinien 31 oder 32 • Fußgänger- und Fahrradalleen mit Zierkirschen und Forsythienhecken bepflanzen • Bei Neubauten Abdunklung von Glasfronten (passives Gebäudedesign, könnte ein Aufheizen der Gebäude verhindert) • Anstatt einer möglichen Bebauung des Hühnersteins eine mögliche Nachverdichtung der bestehenden Wohngebiete • Durchmischtes Gebäudekonzept für die Uferpromenade („Boulevard Konzept am Necker“)	
Mobilität		
Positiv bewertet	• Nutzung des Klausenpfads • Anbindung mehrerer Fahrradrouten (u.a. über die mögliche fünfte Neckarquerung) • Separate Brücke für Radfahrer entlang des Wehrsteiges • Verschiebung des Verkehrsrings in den Norden	Mobilitätslösung ohne fünfte Neckarquerung
Kritisch bewertet	• Fokussierung auf den bestehenden Individualverkehr anstatt Umorientierung auf Nah- und Radverkehr	Durch die Zubringer-Lösung über den Feldweg wird das Feld zerschnitten.

TEAM MØLLER		
	• Vierspurige Straße für den Individualverkehr und Ausbau von Parkplätzen • Reduzierung der Biotope und Naherholungsgebiete durch weitere Angebote für den Autoverkehr • Nicht passende Nordanbindung für Pendelbusse und sonstige Fahrzeuge	
Kontrovers diskutiert	• Mieträder oder -roller werden positiv gesehen, verbunden mit dem Hinweis, dass aufgrund Bequemlichkeit der motorisierte Verkehr bevorzugt wird • Fünfte Neckarquerung	Verkehrsanbindung über einen Nordzubringer
Verbesserungsvorschläge	• Einführung von Minibussen • Straßenbahn auf der Südstraße • Ausbau des bestehenden Wehrsteges für Radfahrer durch Verbeiterung und Ergänzung einer Rampe • Tiefgaragen zur Flächeneinsparung	
Freiraum		
Positiv bewertet	• Grünes Konzept / Durchgrünung („Feld bleibt Feld“) • Wegevernetzung des Campus • Aktivierung des Neckarbogens • Freiräume für den Campus als Raum zum Entwickeln und Experimentieren	• Ausgestaltung des Grünrings als separat geführtes Gestaltungselement • Angedachter Marktplatz
Kritisch bewertet	• Einschränkungen des Zoos, insbesondere durch möglichen Flächenverlust, dabei u.a. Sorge vor Einschränkungen der zoopädagogischen und wissenschaftlichen Arbeit und Hinweis auf Inkompatibilität mit dem Entwicklungskonzept des Zoos • Bau einer Brücke über den Neckar (Neckarquerung), die auch über das Zoogelände führt – Sorge insbesondere vor negativen Auswirkungen auf die Tiere • Kollision einer geplanten Terrasse der Jugendherberge mit dem Waschbärengehege des Zoos • Erweiterung des Campus auf den Hühnerstein – dadurch könnten wertvolle Flächen zur Nahrungsmittelproduktion verloren gehen	

TEAM MØLLER		
	• Verlust von Grünflächen im Neuenheimer Feld durch weitere Bebauung, z.B. Wiesen an den Sportplätzen	
Kontrovers diskutiert	Verbreiterte Uferpromenade und dadurch mehr Plätze zum Aufenthalt am Fluss grundsätzlich positiv – allerdings strittig, ob es vertretbar ist, dass hierfür der Zoo Fläche einbüßt.	Aufenthaltsqualität
Verbesserungsvorschläge	• Alternative zum Brückenbau über den Zoo • Flächen des Zoos erhalten • Noch mehr Grün, Radwege und Fußgängerwege • Teile des Neckaruferweges nur für Fußgänger freigeben	
Technische Infrastruktur		
Positiv bewertet		
Kritisch bewertet		
Kontrovers diskutiert	Wachstum des Universitätsgeländes gegenüber dem Landschaftsschutz des Neuenheimer Feldes	
Verbesserungsvorschläge		

2.3 Dokumentationen öffentliche Veranstaltungen und online-Beteiligung

a. **Protokoll Veranstaltung Juli 2019**
b. **Protokoll Veranstaltung November 2019**
c. **Dokumentation Online-Beteiligung**

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung, Herr Zimmermann
buergerbeteiligung@heidelberg.de

Planungsatelier, Werkstattphase 3
Masterplanverfahren INF / Neckarbogen
Öffentliche Veranstaltung am 09.07.2019, im Hörsaalzentrum Chemie INF 252

PROTOKOLL

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr
Veranstaltungsende: 21:45 Uhr

Protokoll: Andreas Ueckert, Büro Stein/memo-consulting

Ablauf

1. Begrüßung, Einführung, Programm
2. Kurzpräsentationen der Planungsteams
3. Eindrücke der Projektträger
4. Wandelgang-Diskussion der Entwürfe
5. Eindrücke aus den Diskussionen
6. Dank, Ende

1. Begrüßung, Einführung, Programm

Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald, das Moderationsteam des Masterplanverfahrens, begrüßen die Anwesenden zur Öffentlichen Veranstaltung der Stufe 3 des Planungsateliers im Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld.
Ziel des Masterplanverfahrens ist es, mit dem zeitlichen Horizont 2050 eine fundierte, nachhaltige Entwicklungsperspektive für das Neuenheimer Feld zu schaffen, die nach Möglichkeit die Perspektiven und Interessen aller Anlieger berücksichtigt und austariert.
Zu diesem Zwecke wurden in der ersten Stufe des Planungsateliers von den vier beteiligten Planungsbüros erste Ideen entwickelt und vorgestellt (s. Abb. 1). Mit den Anmerkungen und Kritiken der Bürgerschaft wurden diese Ideen in der zweiten Stufe zu jeweils zwei Ansätzen für Entwicklungsperspektiven pro Team weiterentwickelt, d.h. zu insgesamt acht Entwürfen. Auch hier wurden wiederum Anmerkungen und Kritiken gesammelt und für eine Konkretisierung von nunmehr nur noch einem Entwurf pro Team genutzt. Diese vier Entwicklungsperspektiven sollen in der heutigen Veranstaltung vorgestellt und diskutiert werden.
Parallel zur heutigen Öffentlichen Veranstaltung beginnt wieder eine Runde der Online-Beteiligung. Auf der Website www.masterplan-neuenheimer-feld.de können bis zum 28.07.2019 um 23:59 Uhr die Entwürfe ebenfalls kommentiert werden.

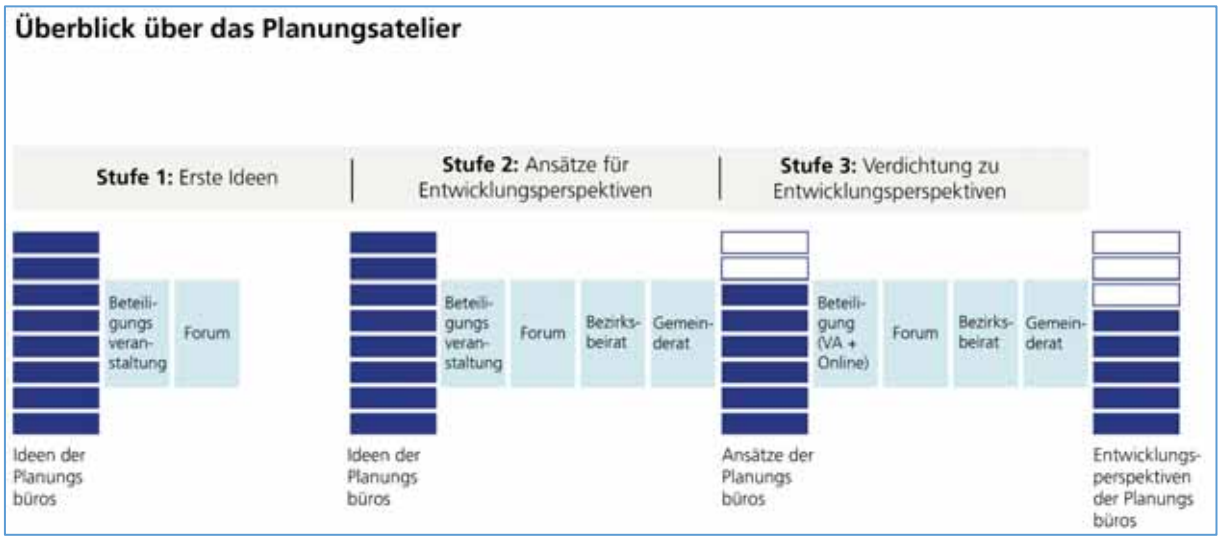


Abbildung 1: Überblick über das Planungsatelier, Prinzipdarstellung (Amt für Öffentlichkeitsarbeit, Heidelberg)

An die Öffentliche Veranstaltung schließen sich im Juli die vertiefenden Sitzungen des Forums an. Später folgen Beratungen der Bezirksbeiräte und der Ausschüsse sowie Entscheidungen des Gemeinderates über das weitere Vorgehen. Im nächsten Jahr wird der Gesamtprozess mit der Konsolidierungsphase fortgesetzt werden.

Das Moderationsteam stellt das Programm der Öffentlichen Veranstaltung vor wie oben wiedergegeben.

2. Kurzpräsentationen der Planungsteams

Die vier Planungsteams ASTOC, C.F. Møller Danmark A/S, Ferdinand Heide Architekt BDA und Kerstin Höger Architekten stellen die Weiterentwicklungen ihrer jeweiligen Entwürfe vor.

Aufgrund des Umfangs werden die Präsentationen der Planungsteams hier nicht abgebildet. Sie sind, ebenso wie Videomitschnitte der Vorträge, kurze Erklär-Videos der Planungsteams und schriftliche Erläuterungen, auf der Website https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/ zu finden.

3. Eindrücke der Projektträger

Im Anschluss an die Präsentationen geben die Projektträger ihre Eindrücke von den Entwürfen wider. Videomitschnitte hiervon sind ebenfalls auf der Website zu finden.

Frage des Moderationsteams: *Was sind Ihre Eindrücke vom Masterplanprozess und dem aktuellen Entwurfsstand?*

Dr. Schroeter, Kanzler der Universität Heidelberg dankt den Planern, dass sie viele Impulse der vorangegangenen Atelierstufen aufgenommen haben und für die Institutionen des INF, darunter Universitäten und Kliniken, genügend potentialträchtige Entwicklungsflächen vorsehen. Lediglich die vorgestellten Verkehrskonzepte seien noch nicht so überzeugend, wie sie vielleicht sein sollten.

Herr Ertel von Vermögen und Bau BW verliest in Vertretung des erkrankten stellvertretenden Amtsleiters Herr Dieter Woitas die von diesem im Vorfeld verfassten Eindrücke zu den Entwürfen: Das Land als Grundstücks- und Liegenschaftseigentümer, vertreten durch Vermögen und Bau BW trüge die Verantwortung, sowohl vorrausschauend und flexibel, als auch wirtschaftlich nachhaltig zu bauen, und zugleich durch eine klare Perspektive und systematischen Entwicklung den zahlreichen Erfordernissen der ansässigen Institutionen und Nutzer gerecht zu werden. Hierfür sei neben den stadträumlichen Qualitäten und den Investitionen in den Gebäudeanlagen vor allem eine nachhaltige verkehrliche Erschließung essentiell. Wichtig sei außerdem, die Bürgerschaft Heidelbergs vollumfänglich in den Prozess mit einzubeziehen und denselben transparent und nachvollziehbar zu gestalten. Insgesamt wiesen alle Entwurfsstände neben der interdisziplinären Herangehensweise eine hohe Qualität auf und bescheinigen dem Campus ein weitgefächertes Entwicklungspotential, welches nun anhand wissenschaftlicher Anforderungen an funktionaler Raum- und Gebäudebeziehungen weiter vertieft werden muss.

Prof. Dr. Eckart Würzner, OB Stadt Heidelberg betont, dass das Masterplanverfahren eine Jahrhundertchance böte, den Verbund der im NF verorteten Forschungs- und Lehreinrichtungen weiter zu stärken. Ziel müsse es immer sein, international umworbene Köpfe nach Heidelberg zu holen, und hierfür sei es notwendig, ein attraktives und konkurrenzfähiges INF zu schaffen. Die wichtigsten Themen in diesem Kontext seien eine ausreichende Flächenentwicklung, konsequente Nachhaltigkeit und ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem. Der Campus, so Würzner, präge Heidelberg mehr als gewerbliche Unternehmen, deshalb sei die Weiterentwicklung desselben so bedeutsam. Eine fünfte Neckarquerung sei hierfür vielleicht hilfreich, und auch eine Straßenbahn über diese könne er sich vorstellen. Um die Lebens- und Arbeitsqualität zu sichern dürfe das INF nicht zu dicht bebaut werden, und auch das Naturschutzgebiet müsse bewahrt werden.

Frage des Moderationsteams: *Der zeitliche Zielhorizont ist das Jahr 2050 – was würde ihren Wünschen nach das INF im Jahre 2050 charakterisieren?*

Dr. Schroeter, Kanzler der Universität Heidelberg wünscht sich, dass Universität, Bürgerschaft und Politik ihren sich selbst gesetzten Auftrag ernst nehmen, und notwendige Spiel- und Entfaltungsräume für Forschung, Lehre und Wissenschaft ermöglichen. Dann wäre auch eine stärkere Integration des Campus INF in die Gesamtstadt denkbar und wünschenswert. Vermeiden solle man das Negativszenario, nämlich dass die heute erfolgreiche Forschung und Lehre eingeschränkt würde, die Universität im globalen Kampf um die besten Köpfe ins Hintertreffen geriete und schließlich ins Mittelmaß hinabsinke.

Herr Ertel von Vermögen und Bau BW verliest in Vertretung des erkrankten Herrn Woitas die von diesem im Vorfeld verfassten Wünsche für das INF im Jahre 2050: Wie genau das INF dann aussehen solle, sei schwer zu sagen, da sich viele Annahmen von heute ändern könnten, deshalb lohne eine differenziertere Betrachtung. Fakt sei indessen, dass die bereits heute erkennbare Entwicklung zu zunehmend funktionsspezialisierten Gebäudeanlagen auf dem Campus führen wird. Insgesamt solle die Entwicklung des im urbanen Umfeld angesiedelten Hochschulstandortes INF nicht nur auf campusspezifische, sondern auch auf gesamtgesellschaftliche Herausforderungen reagieren. Unter anderem werden Veränderungen in den Themenbereichen Wohnen, Arbeiten und Mobilität im Sinne eines neu zu begreifenden integrativen Lebenskonzeptes zukünftig zu erwarten sein.

Prof. Dr. Eckart Würzner, OB Stadt Heidelberg wünscht sich, dass der Campus auch im Jahre 2050 begeisterte Studierende und Forscher aus aller Welt nach Heidelberg zieht, um

nachhaltige, modernste Forschung zu ermöglichen. Allerdings solle sich der Campus im Bezug zur Stadt Heidelberg nicht wie ein Satellit oder ein Elfenbeinturm verhalten, sondern in die Stadt und die Stadtgesellschaft zum beiderseitigen Nutzen integriert sein. Interdisziplinarität und Austausch zwischen verschiedensten Akteuren seien elementar für einen erfolgreichen Campus.

4. Wandelgang-Diskussionen der Entwürfe

Im Anschluss an den Plenumsteil teilen sich die Anwesenden in vier etwa gleich große Gruppen auf, und diskutieren mit Moderation und fachlicher Begleitung jeweils an dem Stand eines Planungsteams den entsprechenden Entwurf mit den Planern. Nach zwanzig Minuten ziehen die Gruppen dann zum nächsten Planungsteamstand.

Die diskutierten Fragen, Antworten und Beiträge wurden protokolliert und sind im Anhang zu finden.

5. Eindrücke aus den Diskussionen

Die Moderatoren der Rundgangsgruppen geben in der Schlussrunde um die Modelle im Foyer einen kurzen Überblick über ihre Eindrücke aus den Diskussionen ihrer Gruppenmit den Planungsteams.

Herr Eppler

- Grünstrukturen und Städtebau: Einigen Bürgerinnen und Bürgern fehlte es bei manchen Entwürfen an Grünstrukturen, z.B. bei ASTOC. Heide jedoch hat bezüglich dieser Thematik darauf hingewiesen, dass man sich bewusst machen müsse, dass eine Erweiterung der Nutzflächen entweder durch Ausbreitung in die Fläche möglich sei, was weniger Grünstrukturen bedinge, oder in die Höhe, was ebenfalls vielen Menschen sauer aufstoßen könnte.
- Mobilität: Die von ASTOC angedachte Campusflotte wurde insbesondere wegen ihrer schnellen Umsetzbarkeit positiv bewertet, ebenso wie die von Heide projektierte Seilbahn. Hier entspann sich eine Diskussion über mögliche Betreibermodelle. Einigkeit herrschte über alle Entwürfe hinweg, dass der MIV im NF reduziert werden müsse. Möller löst dies durch drei P+R-Stationen an der Peripherie, um den MIV aus der Kernstadt sowie dem INF herauszuhalten.
- Campus und Austauschstrukturen: Viele Personen äußerten, den Campus mit seinen Austauschbeziehungen großräumig zu betrachten.
- Neckarufer: Die Verbesserung der Zugänglichkeit des Neckarufers wurde begrüßt, kritisch wurde die Einschränkung des zoologischen Gartens bewertet, insbesondere wurde ein Baumwipfelpfad oberhalb der Tiergehege abgelehnt.

Herr Zimmermann

Als sich durch die Diskussionen durchziehendes Thema wurde deutlich, dass die Mobilität der Zukunft neu gedacht werden muss. Digitalisierung, ein sich gesamtgesellschaftlich in der Veränderung befindendes Bewusstsein und vielleicht auch autonomes Fahren werden das Mobilitätsverhalten stark verändern.

- Heide: Zur Seilbahn gab es viele Fragen betrieblicher Natur, also wie das Einsteigen und Aussteigen funktioniert, ob die Seilbahn auch für körperlich eingeschränkte Menschen nutzbar sei usw., was im Protokoll nachzulesen ist. Es wurde von Heide darüber hinaus betont, dass die Seilbahn einerseits ein attraktives ÖPNV-Angebot darstelle, da ein Um-

stieg aus S-Bahn oder Straßenbahn in die Seilbahn nicht mit Wartezeiten verbunden sei. Durch die Integration des P+R-Standortes in Wieblingen sei die Seilbahn aber auch für MIV-Nutzer attraktiv und ebenfalls nicht mit Wartezeiten verbunden. Heide hat außerdem eine Berechnung durchgeführt, ob eine Verlagerung nicht notwendigerweise im NF zu betreibender Institutionen eine Reduzierung an Verkehr nach sich zöge; das Ergebnis war, dass die positiven Auswirkungen minimal wären.

- ASTOC: Hier wurde viel über den Verzicht auf den Ausbau der Straßenbahn diskutiert. ASTOC begründete den Fokus auf Busse, da diese eine höhere Flexibilität als die Straßenbahn ermöglichen würden. Man solle sich vielmehr auf Busse, die flexibel einsetzbare Campusflotte mit individuell anforderbaren Fahrzeigen, Fahrräder und zukünftig auch autonomes Fahren konzentrieren. Die von ASTOC angedachte fünfte Neckarquerung sei nicht für den MIV vorgesehen.
- Møller: Bei Møller war der geplante Nordzubringer durch das Feld ein großes Thema. Hier wurde erläutert, dass der aktuelle Feldweg für den Shuttlebus-Verkehr zwischen INF und Dossenheim verwendet werden solle, auch wenn er vergleichsweise schmal ist. Dass der Feldweg zu schmal für zwei aneinander vorbeifahrende Busse sein könnte, soll durch Ausweichbuchten gelöst werden. Tagespatienten sollen auch weiterhin mit dem MIV direkt an die Kliniken gefahren werden können, doch durch verschiedene Maßnahmen soll trotz des vorgegebenen Flächenwachstums der MIV in absoluten Zahlen nicht wachsen.
- Höger: Ein Thema waren die sehr großen Vorbehalte der in Stufe 1 von Höger angedachten Transformation des Zoos in einen Wildpark. Dies werde – so das Büro – so nicht weiter verfolgt. Darüber hinaus wurde viel über das prognostizierte Wachstum in den nächsten Jahren diskutiert. Hier wurde von Bürgerinnen und Bürgern gemutmaßt, dass ein Großteil des Wachstums der letzten Jahre dem Umzug der Kliniken aus anderen Teilen Heidelbergs ins INF geschuldet sei. Dieser Prozess sei – so die Annahme – weitgehend abgeschlossen, so dass bei den Kliniken kein großes Wachstum mehr zu erwarten sei. Auf die Frage, ob Höger sich denn auch die Einplanung einer Seilbahnverbindung vorstellen könne, wurde eher zögerlich reagiert. Eine Seilbahn sei für die Flussquerung vorstellbar, aber die Schaffung von Parallelnetzen werde nicht empfohlen.

Herr Fahrwald

Alle vier Entwürfe seien sehr wohlwollend kommentiert worden. Es gab ein breites Spektrum an Themen. Großes Thema war neben der Mobilität auch die angedachte Bebauungsdichte. Alle vier Teams haben betont, dass keine städtischen Dichten erreicht werden würden, und dass qualitätvolle Freiräume und Aufenthaltsmöglichkeiten umgesetzt werden können.

- Höger: Die dichte Bebauung wurde positiv gewertet, da sie weniger Flächenversieglung nach sich zöge und somit Aufenthaltsqualität schüfe und positiv auf das Mikroklima einwirke. Die Situation des Zoos war wichtig für die Anwesenden, Einschränkungen oder Beschneidungen des Zoos sollten sehr genau mit diesem abgestimmt werden. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob die Straßenbahn weiter bis in Richtung Zoo geführt werden könne.
- Heide: Dominierendes Thema war die Seilbahn, zu der viele Fachfragen gestellt wurden, die im Protokoll zu finden sind. Eine große Frage war auch, wie schnell eine Seilbahn überhaupt umgesetzt werden könne. Es wurde wegen der schwierigen Situation mit dem Naturschutzgebiet angeregt, umgehend eine Vorprüfung in die Wege zu leiten.
- ASTOC: Hier stand die Flächenverlegungen des Sports im Vordergrund sowie die Frage, wie man mit dem Hühnerstein umgeht. Eine interessante Ergänzung war die Verbindung der verschiedenen Nutzungen im Handschuhsheimer Feld sowie auf dem Campus durch ausgewiesene Joggingrouten und ähnliches.
- Møller: Hier wurden Fragen der Dichte und der Flächenausdehnung sowie der Aufenthaltsqualität diskutiert. Diskussionsthema war auch die Verkehrsanbindung über den

nördlichen Zubringer. Vielfach angesprochen wurde die scheinbar hohe Dichte, bzgl. derer aber das Team versicherte, dass sie nicht höher sei als bei den anderen Entwürfen.

Frau Prof. Stein
Es gab deutliche Diskussionsschwerpunkte: wie mit den Sportflächen umgegangen wird, wie der Zoo behandelt und die Zuwegungen und Erschließungen am Neckar geplant und gestaltet sind, wie dies mit dem Wunsch nach Förderung der Biodiversität austariert wird, und ob und welche Nutzungsmischung angedacht ist. Kontrovers diskutiert wurde das Thema Nordzubringer, sowie Brücke/Brücke light. Ein großer Punkt war die Frage, wie genau der Öffentliche Verkehr im NF ausgestaltet wird: mit Straßenbahn, mit Bussen, entlang welcher Trassen usw.

- Møller: Besonders intensiv wurde die Ausgestaltung des Grünrings als separat geführtes Gestaltungselement besprochen. Der Nordzubringer für ausgewählte Verkehre war Gegenstand von Kontroversen.
- Höger: Frau Höger hat hier deutlich betont, dass die geplanten Abstände zwischen den Gebäuden die Vorgaben der Baunutzungsverordnung deutlich überschreiten, gerade weil in den ersten Stufen der Vorwurf der zu großen Dichte erhoben wurde. Darüber hinaus wurde das Thema Straßenbahn auf eigener Trasse mit Pro (z.B. Erreichbarkeit Zoo), und Contra (z.B. sensitive Forschungsinstrumente) besprochen.
- Heide: Dominierend war das Thema Seilbahn. Herr Heide betonte, dass die Seilbahn auch noch weiter ausbaufähig ist, dies aber im Verkehrsmodell derzeit nicht abzubilden ist. Ein weiterer Gesprächspunkt war die Gestaltung des Übergangs ins Handschuhsheimer Feld mit dem Pädagogischen Garten als Anker.
- ASTOC: Das Thema Brücke/Brücke light wurde diskutiert, wie groß die jeweiligen Eingriffe wären, und was für oder gegen sie spräche. Außerdem intensive Diskussion über überregionale Radwege, auch etwas über den vorliegenden Entwurf hinausgehend.

Insgesamt seien, so Frau Prof. Stein, die Diskussionen interessiert und aufgeschlossen geführt worden. Vielleicht könnten bei den bisher manchmal stark emotionalisierten Streitpunkten „Brücke“, „Nordzubringer“ etc. vielleicht doch Annäherung und Konsens gelingen. Dennoch werde es nicht einfach sein, in diesen Punkten Entscheidungen zu treffen.

6. Dank, Ende
Der Erste Bürgermeister Herr Odszuck beschließt den Abend mit einigen abschließenden Gedanken. Man müsse sich immer wieder vergegenwärtigen, was das Ziel des Masterplanprozesses sei, nämlich einen für alle Nutzer des INF zukunftsfähigen Ort zu entwickeln. Natürlich gäbe es hierbei Konflikte, vielleicht am deutlichsten beim Themenkomplex Verkehr. Man müsse in den Campus und in die Quartiere und hineinschauen und überlegen, welche Qualitäten dort geschaffen werden können. Diese Qualitäten wiederum seien sehr stark abhängig davon, wie die Konflikte und Fragen an der Peripherie geklärt werden könnten. Deshalb müsse das INF auch über die Peripherien, Rand- und Kontaktzonen her gedacht werden: Wie soll der Übergang ins Handschuhsheimer Feld gestaltet werden, welche Nutzungen und Räume soll es dort geben? Wie präsentiert sich der Campus künftig von der anderen Neckarseite aus? Diese Kontaktzonen würden letztlich darüber entscheiden, wie gut der Masterplanprozess gelingt, und wie sehr er von der Stadtgesellschaft angenommen wird.
Das Thema Verkehr ist eines, das eng mit anderen Fragen des Masterplanprozesses verknüpft ist. Hier betont Herr Odszuck, dass ein kohärenter Rückschluss von den Verkehrssystemen in den Campus hinein gelingen müsse, und dass die Wahl der Verkehrssysteme auch andere städte- und freiraumplanerische Gestaltungsfragen tangiere. Andere Verkehrssysteme würden wiederum anderen Logiken folgen. Insgesamt müsse das Ziel sein, einen würdi-

gen Campus der Universität Heidelberg zu schaffen, und in dieser Hinsicht sei der Prozess heute einen Schritt weitergekommen.

Herr Odszuck bedankt sich bei den Anwesenden für ihr Engagement und ihr Durchhaltevermögen. Viele der Anwesenden begleiten den Prozess bereits seit der Auftaktveranstaltung vor über einem Jahr, und trotz der zahlreichen Veranstaltungen werde die Zahl der Teilnehmer nicht geringer, sondern bleibe konstant, was für das große Interesse an der Beteiligung spricht. Dies sei wichtig – eine Bürgerschaft solle solche Fragen und Prozesse nicht Technokraten und Experten überlassen, sondern durch einen lebendigen Diskurs selbst aktiv mitgestalten.

Anlage:

Fragen, Antworten und Diskussionsbeiträge in der Gesprächs- und Kommentierungsphase bei den vier Planungsteams

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
ASTOC Gruppe Eppler	Bürger/in	Radverkehr	Müssen für die Umsetzung des Uferradwegs Flächen vom Zoo genutzt werden? A: Ziel ist es, einen möglichst komfortablen, attraktiven und durchgängigen Radweg am Neckarufer zu schaffen. Inwiefern dafür Flächen des Zoos in Anspruch genommen werden müssen, gilt es noch in enger Absprache mit dem Zoo zu prüfen.	MOB
ASTOC Gruppe Eppler	Forumsmitglied	Uferradweg / Anbindung Zoo mit MIV und ÖPNV / Campusflotte	Die Vorschläge zur Anbindung des Zoos sehe ich positiv. Eine gute Erreichbarkeit bleibt erhalten und durch den neuen Radweg am Neckarufer wird die Anbindung an den Zoo und dessen Sichtbarkeit verbessert (Schaufenster). Den Ansatz die Mobilität mit Pull- und Push-faktoren zu beschreiben, ist interessant und gut. Besonders positiv finde ich den Ansatz der Campusflotte, welche eine sehr gute Ergänzung zum bestehenden Mobilitätsangebot darstellt.	MOB
ASTOC Gruppe Eppler	Bürger/in	MIV / Ringschluss	Kann man mit dem Auto von beiden Seiten bis an die Kliniken und den Zoo fahren? Ist ein Ringschluss geplant? A: Die Anbindung an die Kliniken und den Zoo mit dem Individualverkehr wird mit der vorgeschlagenen Erschließung gewährleistet. Ein Ringschluss für den MIV ist nicht geplant, um die Attraktivität in der Mitte des Campus zu erhöhen und autofrei zu halten. Busse, der Shuttle sowie Krankenwagen und Radfahrer dürfen durchfahren, um ein gutes und engmaschiges Erschließungsnetz zu schaffen.	MOB
ASTOC Gruppe Eppler	Bürger/in	P+R Parkplätze	Die P+R Parkplätze liegen zum Großteil außerhalb der Gemeindegrenze (z.B. Dossenheim, Neckargemünd). Ist das strategisch so geplant, um die Verantwortung für den Verkehr auf die Nachbargemeinden zu übertragen? A: Nein, dahinter steckt keine böswillige Absicht. Der Verkehr ist ein überörtliches Thema, welches über die Gemeindegrenzen hinweg gedacht werden muss. Die Standortwahl ist nicht aus planungsrechtlichen oder finanziellen Gründen so gewählt worden, sondern hinsichtlich der größten Entlastungswirkung für Heidelberg und die umliegenden Gemeinden. Darüber hinaus gibt es auch vorgesehene Flächen in Heidelberg, z.B. den P+R Parkplatz am S-Bahn-Haltepunkt in Pfaffengrund-Wieblingen.	MOB
ASTOC Gruppe Eppler	Bürger/in	Technologiepark	Die Flächen vom Technologiepark und dessen Erweiterungspotenzial wurden mitgedacht. Das ist sehr positiv.	SB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
ASTOC Gruppe Eppler	Bürger/in	Neckarquerung	Eine Autobrücke über den Neckar mit Tunnelanschluss ab der Mannheimer Straße bis zum Autobahnzubringer / S-Bahnhof wäre die sinnvollste Lösung, um den Verkehr im Neuenheimer Feld zu entlasten. Warum wurde dieser Vorschlag nicht weitergedacht? A: Grundsätzlich soll mit dem Vorschlag der motorisierte Individualverkehr reduziert und eine gute Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Ergänzend dazu wird mit den Shuttlebussen, als wesentlicher Teil der Campusflotte, das ÖPNV-Angebot deutlich verbessert und je nach Entwicklung und Attraktivität des Angebots auch ein schnelles Umdenken im Nutzerverhalten erreicht. Darüber hinaus folgt der Ansatz dem Prinzip der Eingriffsminimierung. Mit einer Autobrücke wären die Eingriffe in die Natur deutlich größer als mit der vorgesehenen "Schlanken Brücke".	MOB
ASTOC Gruppe Eppler	Bürger/in	Autonome Busse / Campusflotte	Ist für die autonomen Busse eine separate Trasse geplant? A: Nein, es wird keine Extratrasse für die autonomen Busse geben. Die Brücke ist auch für den Fuß- und Radverkehr, sowie als Zufahrt für die Rettungswagen vorgesehen. Die Busse sollen in das bestehende ÖPNV-Netz integriert werden und dieses stärken.	MOB
ASTOC Gruppe Eppler	Bürger/in	Klausenpfad	Ist der Klausenpfad die Haupterschließungsachse in das Neuenheimer Feld? A: Nein, die Erschließung erfolgt wie bisher über die Straße INF. Im Plan ist dies etwas irreführend, weil in der Straße Baumreihen eingezeichnet sind, welche die Straße etwas verdecken.	MOB
ASTOC Gruppe Eppler	Bürger/in	Zoo	Sind für den Zoo Flächen zur weiteren Entwicklung vorgehalten? A: Ja, die Flächen, die für dessen Erweiterung eingeplant sind, bleiben so erhalten. Über diese hinaus stehen dem Zoo aber keine weiteren Flächen im Neuenheimer Feld zur Verfügung. Aufgrund dieses eingeschränkten Entwicklungspotentials konnten wir uns ja anfangs vorstellen, den Zoo komplett zu verlegen, was aus finanzieller Sicht aber keine Option darstellt.	FR
ASTOC Gruppe Eppler	Forumsmitglied Zoo	Neckarufer / Zentralcampus	Die Erreichbarkeit des Neckars und die Anbindung an den Zentralcampus ist in diesem Konzept sehr gut gelöst.	FR

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
ASTOC Gruppe Eppler	Bürger/in	Neckarquerung	Bis wann kann die "Schlanke Brücke" realisiert werden? Ist die Brücke erforderlich? A: Das Konzept funktioniert auch ohne Brücke. Diese wäre aber hinsichtlich der Flexibilität und Optimierung der Mobilitätsangebote eine starke Bereicherung. Die Dauer der Umsetzung ist vor dem Hintergrund des dafür notwenigen Planfeststellungsverfahrens (FFH-Gebiet) schwer abzuschätzen. Daher muss von mindestens 10 Jahren ausgegangen werden, zumal der Masterplan ja voraussichtlich erst Ende 2020 vorliegt. Es kann aber auch länger, bis zu 20 Jahre dauern. Andere Maßnahmen können aber sofort umgesetzt werden und das ermöglicht es, die Entwicklungen abzuwarten und die Planung entsprechend dem Nutzerverhalten und aktuellen Rahmenbedingungen anzupassen.	MOB
ASTOC Gruppe Eppler	Bürger/in	Autonome Fahrzeugsysteme	Ist die Einführung autonomer Fahrzeuge zum jetzigen Zeitpunkt schon realisitisch? A: Es wird sicher zunächst teilautonome Lösungen geben müssen, um den Übergang gut hinzubekommen. Es wird aber auch zunehmend beobachtet, dass es eine breite Akzeptanz für solche Lösungen gibt und die technologische Entwicklung (Smartphone, Apps) zeigt, dass solche Systeme jetzt schon möglich wären. In anderen Regionen gibt es dazu schon Pilotprojekte, die gut angenommen werden. Der Campus wäre aus unserer Sicht auch für eine solche Testphase sehr gut geeignet.	MOB
ASTOC Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Straßenbahn	Warum ist die Straßenbahn aus dem Entwurf gefallen? A: Nach der Berechnung im Verkehrsmodell war sie nicht mehr erforderlich und der Vorteil einer Straßenbahn gegenüber den neuen Vorschlägen war vor dem Hintergrund der Entlastungswirkung und der Kosten-Nutzen-Rechnung deutlich geringer als angenommen. Der Aufwand für 2 bis 3 Haltepunkte wäre finanziell und baulich enorm hoch. Daher kam nach diesen Erkenntnissen auch nur eine Vielfalt an innovativen Lösungen in Frage, welches u.a. mit der Campusflotte auch ein nutzerbezogenes, flexibles Angebot schaffen kann und kein starres System wie eine neue Straßenbahntrasse. Ziel ist es aber auch, die Taktung der bestehenden Straßenbahnlinien hochzufahren und dann an den Zugängen ins Neuenheimer Feld gute Umstiegsmöglichkeiten zu schaffen.	MOB
ASTOC Gruppe Zimmermann	Bürger/in	ÖPNV / Bus	Soll das Busnetz ausgebaut werden und soll der Klausenpfad mit dem Bus befahren werden? A: Der Busverkehr ist ein Teil der Campusflotte und kann je nach Entwicklung und Bedarf flexibel angepasst werden. Eine Befahrung des Klausenpfads ist nicht vorgesehen.	MOB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
ASTOC Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Bebauung Hühnerstein	Wann und in welchem Umfang soll der Hühnerstein bebaut werden? A: Der Hühnerstein ist grundsätzlich als Entwicklungsfläche für die Universität eingeplant. Bis 2035 ist aber keine Bebauung des Hühnersteins vorgesehen. Ab 2035 ist in der aktuellen Planung eine teilweise, behutsame Bebauung des Hühnersteins angedacht, wobei über die Nutzung der Flächen zu gegebener Zeit bedarfsgerecht entschieden werden kann.	SB
ASTOC Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Brücke	Wo verläuft die Trasse für die Brücke? Für welche Verkehrsmittel ist die Brücke geplant? Wird die S-Bahn angebunden? A: Die Trasse verläuft über die alte , bekannte Freihaltefläche in Wieblingen bis zur S-Bahn-Haltestelle. Die Brücke soll für den Fuß- und Radverkehr, ÖPNV (Campusflotte, Shuttlebusse) und die Rettungsfahrzeuge zugänglich sein. Eine Anbindung bis an die S-Bahnhaltestelle Wieblingen ist vorgesehen.	MOB
ASTOC Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Neckarufer	Welche Bedeutung und Qualitäten hat die Uferpromenade? Wie soll diese vor dem Hintergrund der Flächen des Zoos und des zoologischen Gartens realisiert werden? A: Mit der Durchgängigkeit der Uferpromenade sowie der geplanten Fuß- und Radwege soll eine bestmöglichste Qualität geschaffen werden. Inwiefern tatsächlich Flächen des Zoos in Anspruch genommen werden müssen, gilt es im weiteren Verfahren zu prüfen. Dies bietet aber auch Chancen für den Zoo in Hinblick auf die Zugänglichkeit. Eine enge Abstimmung mit dem Zoo ist hierbei erforderlich.	FR
ASTOC Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Autobahnbrücke	Ist eine Mitnutzung der Autobahnbrücke für den Radverkehr vorstellbar? A: Die Autobahnbrücke liegt außerhalb des Betrachtungsraums und wäre für eine gute Anbindung zwischen den Stadtteilen zu nördlich. Darüber hinaus ließe sich der S-Bahnhof auf der Route nicht anbinden.	MOB
ASTOC Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Campusflotte	Wie flexibel ist die Campusflotte in Bezug auf den Pendlerverkehr? Sind morgens am S-Bahnhof mehr Busse und abends im Neuenheimer Feld oder wie funktioniert das System? A: Die Busse können über das Smartphone angefordert werden. Das System ist nachfrageorientiert und entsprechend flexibel und kann somit optimal auf Pendlerspitzen reagieren.	MOB
ASTOC Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Wohnen	Im Plan wurden einige Studentenwohnheime überplant? Wo sollen die Studenten wohnen? Gibt es Ersatzflächen? A: Die Neusortierung der Wohnquartiere ist erst langfristig geplant, wenn es auch darum geht, die Flächen des Hühnersteins für den Campus zu öffnen. Vor allem an den Rändern des Neuenheimer Feldes (Berliner Straße, Hühnerstein) soll eine stufenweise Erschließung mit Wohnen erfolgen, die sich an dem Bedarf orientiert.	SB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
ASTOC Gruppe Zimmermann	Bürger/in	P+R Parkplatz Dossenheim	Soll der P+R Parkplatz in Dossenheim über das Handschuhsheimer Feld angeschlossen werden? A: Nein, die Anbindung erfolgt über den bestehenden ÖPNV (Linie 5 und 24).	MOB
ASTOC Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Verkehrswege / Erschließung	Wie sollen die Verkehrswege im Neuenheimer Feld geführt werden? Wie ist der Zoo angebunden? A: Die Kliniken und der Zoo sind nach wie vor mit dem Pkw erreichbar. Für ausreichend Parkflächen ist gesorgt (z.B. bestehendes Parkhaus Zoo). Es wird aber vorgeschlagen, keine durchgängige Ringerschließung mit dem Auto zu ermöglichen, um den inneren Campus konsequent autofrei zu halten. Ausnahmen bilden Rettungsfahrzeuge und Shuttlebusse.	MOB
ASTOC Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Straßenbahn	Ist eine Straßenbahnerschließung des Neuenheimer Feldes geplant? A: Nein, nach den Erkenntnissen aus den Berechnungen im Verkehrsmodell, wurde diese Idee verworfen. Der Kosten-Nutzen-Faktor war nicht überzeugend und wir konnten die geforderten Ziele mit den vorgeschlagenen Mobilitätskonzept besser erreichen.	MOB
ASTOC Gruppe Fahrwald	Gemeinderätin	Parkplätze INF	Wie viele Parkplätze sollen in Ihrem Entwurf im Neuenheimer Feld konkret reduziert werden? A: Der aktuelle Bestand beläuft sich auf ca. 7.000 bis 8.000 Parkplätze. Mit den getroffenen Annahmen zur Arbeits- und Bevölkerungsentwicklung wird der Bedarf auf ca. 10.000 Parkplätze anwachsen. Eine Reduzierung um die Hälfte, sprich auf 5.000 Parkplätze ist aus unserer Sicht perspektivisch möglich, sofern die vorgeschlagenen Mobiltätsangebote auch konsequent umgesetzt werden.	MOB
ASTOC Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Sportflächen	Sollen die Sportflächen auf dem Campus bestehen bleiben? Können die nicht verlagert werden? Meiner Meinung nach haben die Flächen eine starke Grenzwirkung und schränken das Entwicklungspotenzial ein. A: Die Sportflächen sind ein wichtiger Bestandteil des Neuenheimer Feldes und der Entwurf zeigt für diese auch Entwicklungspotenziale auf dem Areal des Hühnersteins. Das Angebot, arbeitsplatz- und wohnortnah Sport betreiben zu können, ist ein wichtiger Baustein für eine vielfältige Nutzungsmischung auf dem Campus. Aus diesem Grund sollen sie nicht verlagert werden.	FR
ASTOC Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Sportflächen	Das Mitdenken der Sportflächen im Entwurf ist sehr positiv. Diese sollten auch nicht aus dem Neuenheimer Feld verlagert werden, da es sich hierbei um traditionell gewachsene Strukturen handelt, die für die einzelnen Vereine auch Identität bedeuten.	FR

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
ASTOC Gruppe Fahrwald	Team ASTOC	Hühnerstein	ASTOC: Nachdem die Fläche des Hühnersteins in der letzten Stufe sehr kontrovers diskutiert wurde, haben wir versucht, dort eine Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Nutzungen und Interessen zu schaffen. Das Thema Feld / Landwirtschaft entwickelt sich nun mit unserem Ansatz in den Campus (Testfeld für Forschungen, urban gardening, Energiekonzept, etc.) und der Campus und die Sportflächen entwickeln sich mit der Bebauung des Hühnersteins behutsam in das Feld. Was halten Sie von diesem Vorschlag? Bürger/in: Mit der geplanten Bebauung des Hühnersteins wird das Entwicklungspotenzial des Neuenheimer Feldes direkt ausgeschöpft und langfristig eingeschränkt. Zuerst sollte im Inneren konsequent nachverdichtet werden, um langfristig die Flächen für neue Nutzungen freizuhalten. ASTOC: Diese Einschätzung teilen wir nur bedingt. Bis 2035 wird im Inneren des Campus konsequent nachverdichtet. Aber auch diese Flächen bieten nur ein begrenztes Flächenpotential, ist dieses erschöpft, muss der Campus an den Rändern stufenweise weiterentwickelt werden. Das heißt aber auch, das auch im Campus selbst immer wieder Flächen frei werden, die neuen Nutzungen zugeführt werden können und Entwicklungspotenzial bieten. Hr. Matt (fachliche Begleitung): Es wird immer auch Entscheidungen auf Einzelflächen geben, ob ein Gebäude saniert wird oder ein Ersatzneubau entsteht. Das hängt ganz stark von der Lebensdauer eines Gebäudes und der jeweiligen Nutzung ab. Nachverdichtungen sind in diesem Kontext auch im Rahmen der baurechtlichen Rahmenbedingungen jeder Zeit möglich.	SB
ASTOC Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Erschließung INF	Wie können die Zugänge zum Neuenheimer Feld kindersicherer geplant werden (Bsp. Zugang beim Bunsengymnasium)? Sind Unterführungen vorstellbar? A: Unterführungen waren in den 60er / 70er Jahren gängige Planung, haben sich aber nicht bewährt. Sie bedeuten einen großen baulichen Eingriff und sind vor allem in bestehenden Strukturen sehr kostenintensiv. Aus diesem Grund können wir Unterführungen auch nicht empfehlen. Generell sind Querungen Mobilitätshubs, wo eine bessere Organisation des Straßenraums und des öffentlichen Raums notwendig ist.	SB / MOB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
ASTOC Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Neckarufer	Wie soll die neue Uferpromenade gestaltet werden? Wie viel Fläche soll in Anspruch genommen werden (Fläche Zoo, Breite Rad-/Fußweg)? A: Die Uferpromenade soll entlang des gesamten Neckarbogens zugänglich sein. Mit einem komfortablen Rad- und Fußweg (durchschnittliche Breite von 5 m) soll ein durchgängiges Verkehrswegenetz entstehen. Auf Höhe des Zoos werden enge Abstimmungen mit dem Zoo erforderlich sein. Inwiefern tatsächlich Flächen des Zoos in Anspruch genommen werden müssen, gilt es zu prüfen. Darin liegt aber auch eine Chance für den Zoo, die neu geschaffene Erreichbarkeit und Präsenz als Schaufenster zu nutzen. Thewalt (fachliche Begleitung): Es gibt bereits alte Planungen für einen durchgängigen Radweg am Neckarufer. Eine Realisierung ist aus unserer Sicht möglich.	FR
ASTOC Gruppe Stein	Bürger/in	Radwege	Durch das Neuenheimer Feld sollen Radschnellwege geführt werden. Wurden diese Überlegungen bei der Planung berücksichtigt? Matt (fachliche Begleitung): Eine klassische Achse durch den Campus ist mir dazu gegenwärtig nicht bekannt. Natürlich soll der Campus gut erreichbar sein und künftige Radwege integriert werden. Eine Durchgängigkeit wird daher angestrebt. Zu der Art und Weise kann ich aber aktuell keine Auskunft geben. Thewalt (fachliche Begleitung): Die Vorzugstrasse für den Radschnellweg HD-MA wurde kürzlich vom Regierungspräsidium Karlsruhe vorgestellt und in der Öffentlichkeit bekannt gegeben. Die Route soll südlich des Neckars durch Wieblingen verlaufen und würde das Neuenheimer Feld, wenn es dabei bleibt, nicht mehr tangieren. Bürger/in: Der Radschnellweg DA-HD befindet sich aktuell noch in der Vorplanung. Im Juni 2019 wurde eine Machbarkeitsstudie mit mehreren Varianten vorgestellt und veröffentlicht.	MOB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
ASTOC Gruppe Stein	Bürger/in	Neckarquerung	Was ist eine "Schlanke Brücke"? Wie breit wird diese Brücke sein? Ist diese Brücke wirklich erforderlich? Die Nutzerzahlen für den Radverkehr sind meines Erachtens viel zu gering? A: Eine Brücke ohne Pkw-Verkehr, die als Teil unseres Gesamtkonzepts zur Mobilität als Kompromiss zu verstehen ist, um den Verkehr in dem Stadtteil zu entlasten. Bislang hat das Neuenheimer Feld an dieser Stelle ein Nadelöhr, welches den Verkehrsfluss einschränkt. Mit der Campusflotte und der Möglichkeit an dieser Stelle den Fluss mit dem Rad oder zu Fuß zu queren, entsteht eine Entlastungswirkung, welche sich aufgrund der direkten S-Bahn-Anbindung auch auf den Verkehrsachsen zum Hauptbahnhof und in der Berliner Straße zeigen wird. Auch die Nutzerzahlen werden mit der direkten Umstiegsmöglichkeit am S-Bahnhof deutlich ansteigen. Im Profil wird die Brücke ca. 10 m breit sein, um auch ausreichend Platz für die Rettungswagen zu haben. Der Anschluss erfolgt direkt an die Mannheimer Straße. Der Eingriff in das FFH-Gebiet wird durch die geplante schlankere Brücke im Vergleich zu einer herkömmlichen Autobrücke deutlich verringert. Gleiches gilt für Lärmemission, die bei Autos eine höhere Belastung für die Wohnbevölkerung in Wieblingen darstellen würde.	MOB
ASTOC Gruppe Stein	Bürger/in	Nutzungsmischung	Wie sieht die Nutzungsmischung an den Rändern aus? A: Mit den Erweiterungsflächen für den Sport, den Forschungsflächen für die Landwirtschaft, den wissenschaftlichen Einrichtungen, den Gebäuden der technischen Infrastruktur (Energiekonzept) und den geplanten Wohnquartieren ist die Nutzungsmischung an den Rändern sehr hoch. Darüber hinaus sind die Flächen gedanklich hundertprozentig verplant und bringen eine gewisse Flexibilität mit, um auf künftige Bedarfe reagieren zu können.	SB
ASTOC Gruppe Stein	Bürger/in	Technische Infrastruktur	Was bedeuten die roten Kästen im Modell bzw. Plan? A: Bei den farbig angelegten Kästchen handelt es sich um flexible Bausteine in der Mitte des Quartieres. Diese beinhalten in den Untergeschossen die Energieversorgung des Quartiers und können in den darüberliegenden Stockwerken flexibel und je nach Bedarf genutzt werden.	TI
ASTOC Gruppe Stein	Bürger/in	Sportflächen	Wie entwickeln sich die Flächen für den Sport? Sollen Flächen wegfallen, verlagert werden? A. Die meisten Standorte bleiben erhalten. Auf dem Hühnerstein-Areal gibt es Erweiterungsflächen, die bei Bedarf genutzt werden können. Lediglich die Tennisplätze fallen weg.	FR

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
ASTOC Gruppe Stein	Bürger/in	Aufenthaltsqualität	Im Bereich der heutigen Wohnheime für die Studenten soll im Übergang zu den Sportanlagen ein Platz mit besonderer Gestaltung und Form (zwei Dreiecke) entstehen. Welche Gründe gibt es für die besondere Platzgestaltung an dieser Stelle? A: Die spitz zulaufende Form hat einen öffnenden Charakter in beide Richtungen und ist als besonderes Spiel zwischen Quartier und Freiraum zu verstehen. Mit dem aufbrechen der Struktur soll an der Stelle zusätzliche Aufenthaltsqualität und Offenheit geschaffen werden.	SB
ASTOC Gruppe Stein	Bürger/in	Busshuttle	Soll der geplante Shuttleverkehr auch durch das Handschuhsheimer Feld geleitet werden? A: Nein, die Busse sollen den Verkehr innerhalb des Campus entlasten und an den Eingängen zum Neuenheimer Feld (Berliner Straße) besteht die Möglichkeit in die Straßenbahnen umzusteigen, um zum P+R-Parkplatz in Dossenheim zu gelangen.	MOB
ASTOC Gruppe Stein	Moderation	Positive Aspekte	Schnellumfrage: Was gefällt Ihnen besonders an diesem Entwurf? A. Bürger/in: Die Verbindungen zum Neckar und Zugänglichkeit der Freiräume. A. Bürger/in: Die Einarbeitung und Berücksichtigung der bestehenden technischen Infrastruktur ins Energiekonzept.	FR + TI

Dialogram/ Planungs-team	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
HEIDE Gruppe Zimmermann		Klausenpfad	Ist im Klausenpfad Busverkehr geplant? H: Der Klausenpfad wird nicht mehr als Straße ausbebaut, eine Befahrung des Klausenpfads mit Bussen ist nicht vorgesehen. Da der zweite südliche Strang der Seilbahn über Tiergartenstraße Kirschnerstraße / Hofmeisterstraße im Verkehrsmodell nicht adäquat abgebildet und gerechnet werden konnte, haben wir als Alternative für das Verkehrsmodell eine Straßenbahn – nicht mehr als Ring sondern als Stichverbindung– geplant.	MOB
HEIDE Gruppe Zimmermann		Erhalt von Gebäuden	Müssen für die Magistrale Gebäude weg? H: Nein, alle Gebäude bleiben erhalten	SB
HEIDE Gruppe Zimmermann		Sportstätten	Für Rugby-/Tennisspieler*innen ist die Seilbahn ein Problem, Generell halten sich Personen nicht gerne unter Seilbahnen auf. Wie ist Ihre Einschätzung dazu? H: Die Streckenführung der Seilbahn berührt nur marginal einen Bereich des Rugbyfeldes.	FR
HEIDE Gruppe Zimmermann		Seilbahn	Wie soll die Seilbahnstation an der Berliner Straße aussehen? H: Relativ schlanke Ausgestaltung der Station über der Straßenbahnhaltestelle, die schon heute am Technologiepark vorhanden ist.	MOB
HEIDE Gruppe Zimmermann		Gebäudeanordnung	Warum werden die Gebäude nicht quer übereinander gestellt (sky-xy)? H: Das ist nicht flexibel, vor allem nicht für die Universität.	SB
HEIDE Gruppe Zimmermann		Seilbahn	Soll die Seilbahn immer gleichmäßig fahren? H: Nein, Kabinen können "geparkt" werden, eine Kabine soll für 10-15 Personen ausgelegt sein, möglicher Transport von bis zu 9000 Personen pro Tag:	MOB
HEIDE Gruppe Zimmermann		Verkehrsmodell	Von welchen Nutzern (z.B. Patienten…) geht das Verkehrsmodell aus? H: Das Verkehrsmodell ist präzise aber eher konservativ > Trägheit beim Umstieg auf neue Verkehrsmittel.	MOB
HEIDE Gruppe Zimmermann		Seilbahn	Wie lange dauert es, bis die Umsetzung erfolgt? Genehmigungen? H: Die Trasse verläuft über Freiflächen und Uni > Zeitdauer maximal wie bei einer Straßenbahn, eigentlich aber deutlich kürzer.	MOB
HEIDE Gruppe Zimmermann		Seilbahn	Gibt es keine Probleme mit Häusern / Bewohnern die unter der Seilbahn verortet sind? H: Verlauf der Seilbahn überwiegend über vorhandene Trassen / Straßen.	MOB
HEIDE Gruppe Zimmermann		Seilbahn	Können Fahrräder in den Kabinen mitgenommen werden? H: 1-2 Fahrräder passen in die kleineren Kabinen, da aber kein ebenerdiger Anschluss ist es evtl. besser, die neue Fuß- und Radbrücke zu nutzen.	MOB

Dialogram/ Planungs-team	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
HEIDE Gruppe Zimmermann		Seilbahn	Nutzung der Seilbahn für Menschen mit Behinderungen, Kinderwagen, Rollatoren… H: Die Seilbahn ist barrierefrei, H: Die Kabine klinkt an der Station aus und wird verlangsamt über ein Rollensystem weiterbefördert. Bereits mit der Verlangsamung kann wie bei einer Rolltreppe ein- und ausgestiegen werden. Es gibt aber auch einen Haltepunkt in jeder Station, an dem die Kabine komplett zum Stillstand kommt. Hier kann barrierefrei ein- und ausgestiegen werden Die Zeitdauer des Stillstands ist anpassbar. Die Gesamttransportdauer vom Pfaffengrund bis zur Berliner Straße beträgt ca. 10 Min.	MOB
HEIDE Gruppe Zimmermann		Zusammensetzung INF	Alle Institutionen, die nichts mit der Klinik/der Uni zu tun haben sollen aus dem Gebiet, aber auch nicht ins Handschuhsheimer Feld. H: Der Anteil dieser Gebäude ist bei dem großen Ausbauvolumen verschwindend gering und wie die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen. vernachlässigbar	SB
HEIDE Gruppe Zimmermann		Seilbahn	Gute Idee, nicht neu, schon im Steinbruch Leimen vorhanden; So etwas kann man auch in Heidelberg aufzugreifen, im Übrigen ist Heidelberg nicht die einzige Stadt, die aktuell auf dieses innovative Verkehrssystem setzt.	MOB
HEIDE Gruppe Zimmermann		Seilbahn	Kommentar Planer: Seilbahn kann bis Windstärke 10 fahren:	MOB
HEIDE Gruppe Fahrwald		Seilbahn	Die Seilbahn ist visionär, wie löst man jetzt die aktuellen Probleme? H: Das Problem haben alle langfristigen Mittel, man kann derzeit z.B. an der Bustaktung ansetzten.	MOB
HEIDE Gruppe Fahrwald		Seilbahn	Gute Idee, Seilbahn verlagert Verkehr vom Boden, warum nicht 2, davon eine, die tiefer ist? H: Das Verkehrsmodell kennt keine Seilbahn. Daher sind keine Umstiege geplant, da dies im Modell mit 10 Min statt mit 20 Sek berechnet wird. Prinzipiell ist es möglich aber nicht nötig (> Kapazität)	
HEIDE Gruppe Fahrwald		Lärm	Gibt es Schallemissionen? H: Nein, sie fährt geräuschlos und über den Freiraum INF:	MOB
HEIDE Gruppe Fahrwald		Seilbahn	Wird der Verkehr nicht auf die Autobahn verlagert? H: Nein, das sind nur wenige, auf die das zutrifft. Auch die Parkhauseinfahrt im P+R ist kein Problem, auch nicht zur Rush-Hour.	MOB
HEIDE Gruppe Fahrwald		Seilbahn	Wenn 200-300 Personen ankommen, wie lange dauert es, bis diese mit der Seilbahn fahren? H: ca. 2 Min - kein Problem	MOB

Dialograum/ Planungs-team	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
HEIDE Gruppe Fahrwald		Seilbahn	Gibt es realisierte Seilbahnen? H: In Südamerika und für Landesgartenschauen sind diese bereits realisiert. Aktuell werden Seilbahnen in vielen Städten diskutiert. Seilbahnen stellen keine besondere technische Herausforderung dar.	MOB
HEIDE Gruppe Fahrwald		Verkehrssituation heute	Wie viele Autos fahren auf die B37 drauf? H: Abfahrt 16.000; Zufahrt: 20.000.	MOB
HEIDE Gruppe Fahrwald		Seilbahn	Sind Seilbahnen barrierefrei? H: Die Kabine klinkt an der Station aus und bleibt auf einem Rollensystem. Sie verlangsamt und bleibt dann stehen. Die Zeit lässt sich einstellen. Daher kann die Seilbahn barrierefrei genutzt werden.	MOB
HEIDE Gruppe Fahrwald		Seilbahn Naturschutz	Die Trasse soll über ein Naturschutzgebiet gehen. Bietet das nicht Planungsunsicherheit bis zur Genehmigungsentscheidung? H: Ja, aber die Genehmigung ist risikoärmer als die für eine Brücke. *Ergänzung einer weiteren Teilnehmerin: Man muss mit einer langen Zeit rechnen, es gibt bisher kein abgeschlossenes Verfahren zu einer Seilbahn über ein Naturschutzgebiet.*	MOB / FR.
HEIDE Gruppe Fahrwald		Zoo	Der Zoo gefällt, er ist auch für Besucher attraktiv.	SB / FR/ MOB
HEIDE Gruppe Fahrwald		Anbindung Hbf	ICE-Fahrer müssen auch bedacht werden (Hbf).	MOB
HEIDE Gruppe Fahrwald		Zentrale Campusplatz	Freier Platz ist gut. Es fehlen nutzbare Freiflächen auf dem Campus, z.B. eine Wiese.	FR
HEIDE Gruppe Stein		Seilbahn	Lassen sich Stationen auch unabhängig von Gebäuden bauen? H: Ja, das ist möglich.	MOB
HEIDE Gruppe Stein		Seilbahn	Ist die Anbindung zum Hauptbahnhof keine Option mehr? H: Die Anbindung wäre sehr attraktiv, allerdings ist die Trasse zum Hbf außerhalb des Betrachtungsraums und wir wollten keine neuerlichen Diskussion um die Zulässigkeit von Vorschlägen auslösen. Daher ist diese Idee in unseren Plänen nur skizzenhaft angedacht.	MOB
HEIDE Gruppe Stein		Städtebauliche Cluster	Beim Übergang ins Handschuhsheimer Feld ist ein "Knick" auf dem Plan zu erkennen. Warum ist das? H: Der Raum soll so weit wie möglich erhalten bleiben, daher ist es "reingeschoben".	SB

Dialograum/ Planungs-team	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
HEIDE Gruppe Stein		Seilbahn	An welchen Seilbahnstationen muss etwas gebaut werden? H: Berliner Straße über der Straßenbahntrasse, dann am zentralen Platz (ca. 400-500 Meter entfernt). Alle müssen neu gebaut werden.	MOB
HEIDE Gruppe Stein		P+R Zugang	Wie kommt man mit den Einfahrten an den Parkhäusern hin? H: Das geht problemlos (z.B. Frankfurter Flughafen)	MOB
HEIDE Gruppe Stein		Neckarufer	Was ein "Ufer-Park"? Wird der neu angelegt? H: Durchlässigkeit soll ermöglicht werden, den Zoo als integralen Bestandteil nutzen, keine Naturgestaltung, vorhandene Struktur nutzen.	FR
HEIDE Gruppe Stein		Seilbahn	Geht es auch ohne einen Mast über den Neckar? H: Ja, das geht.	MOB
HEIDE Gruppe Stein		Zoo	Wird das Zoogelände angegriffen? H: Nein, es gibt bloß einen neuen Zugang vom Ufer.	SB / FR
HEIDE Gruppe Stein		Positive Aspek-te	Schnellumfrage: Was gefällt Ihnen an diesem Entwurf? Teilnehmer: Positiv ist die zentrale Achse, die Anbindung an zwei Verkehrsknotenpunkte, kürzere Zeiten, die Seilbahn und dass der Zoo nicht verkleinert wird.	SB / FR / MOB
HEIDE Gruppe Eppler		Freiraum, Bäume, Nach-verdichtung	Sind die alten Baumbestände im Campus "hinüber"? H: Wenn man verhindern will, dass freie Felder bebaut werden müssen, dann muss man nachverdichten. Das hat auch eine städtebauliche Aufwertung zur Folge und geschieht nur überwiegend auf versiegelten Flächen. Daher müssen Bäume gefällt werden. Es müssen neue Infrastrukturen, Cluster etc. gebaut werden, daher benötigt es Eingriffe und Gesetzmä-ßigkeiten. Es werden aber auch neue Bäume gepflanzt. Die Freifläche vom Klinikring bleibt unberührt.	FR
HEIDE Gruppe Eppler		Seilbahn	Wie kann man beim Bau der Seilbahn die Nutzer und Eigentümer der Flächen als Partner einbeziehen? H: Wenn die SRH aktuell zehn Gebäude bauen möchte, könnte auf eines der Gebäude auch eine Haltestelle. An der Berliner Straße wäre dies auch kein Problem. Man kann Gebäude und Stationen trennen, aber die Haltestelle muss mind. 25 Meter lang sein, daher bieten sich Gebäude an.	MOB
HEIDE Gruppe Eppler		Seilbahn	Wo sollte die Seilbahnstation in Wieblingen hin? H: Neben Hornbach.	MOB

Dialograum/ Planungs-team	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
HEIDE Gruppe Eppler		Seilbahn	Die Seilbahn ist eine gute Idee.	MOB
HEIDE Gruppe Eppler		Seilbahn	Die RNV kann doch kein neues Verkehrsmittel betreiben. Man sollte sich ein Betreiberkonzept überlegen.	MOB
HEIDE Gruppe Eppler		Seilbahn	Die RNV hat zugesagt, dass sie auch eine Seilbahn betreiben würde.	MOB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
HÖGER Gruppe Fahrwald	Forumsmitglied	Verkehrsmodell - Parken	Konnten in der Verkehrsmodellierung die Parkgebühren geändert werden? H: Im Verkehrsmodell sind Zeithorizonte weit angelegt und es werden die Zusammenhänge dargestellt. Konkret konnte die Zugänglichkeit der Parkplätze eingeschränkt werden, eine systematische Bewirtschaftung wurde assoziiert.	MOB
HÖGER Gruppe Fahrwald	Mitarbeiterin Zoo	Zoo	Die vertiefte Planung zeigt den Zoo nun zwar nicht mehr als Wildgehege, trotzdem werden Flächen "beschnitten" > ehemaliger Reitverein, warum? H: Die Flächen sollen für den Streichelbauernhof und das Biodiversitätszentrum (inkl. Zooschule, Explo und Lernlabor) genutzt werden. Die Anordnung der Gebäude ermöglicht eine bessere Besonnung und Belüftung des Geländes.	SB, FR
HÖGER Gruppe Fahrwald		Erreichbarkeit Kliniken	Wie kommen Patienten zu bestimmten Klinikbereichen? H: Die Abwicklung des Verkehrs im Gebiet ist mit deutlichem Schwerpunkt auf den ÖV ausgelegt. Aber: alle Bedarfe werden abgedeckt. Individuelle Methoden (z.B. Micro-Shuttles) sollen hierbei unterstützen.	MOB
HÖGER Gruppe Fahrwald	Anwohner Neuenheim	Erreichbarkeit Klärwerk / Firmen INF	Wie soll der Schwerlastverkehr z.B. zum Klärwerk oder zur Firma Wetzel künftig abgewickelt werden? H: Wie bisher. Die Verkehrsmenge kann über die Bewirtschaftung (Verfügbarkeit) der Parkplätze reguliert werden; weitere Möglichkeit: Anordnung von zeitlichen Einschränkungen oder Fahrtenkontingenten.	MOB
HÖGER Gruppe Fahrwald	Mitarbeiter Vermögen und Bau	Energiekonzept	V+B plant derzeit den Bau einer Kältezentrale. Soll diese Investition unter Einbeziehung des vorgestellten Energiekonzeptes überhaupt noch getätigt werden? H: Das Energiekonzept wird nicht "übergestülpt" bzw. von heute auf morgen umgesetzt, sondern im Rahmen einer schrittweisen Entwicklung > dem geplanten Bau der Kältezentrale steht es nicht entgegen.	TI
HÖGER Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Hühnerstein	Keine weitere Bebauung des Hühnersteins wird positiv gesehen. Widerspricht es aber nicht der Planungsidee, wenn das Gebiet als "Reservefläche" ausgewiesen wird? H: Der gesamte Entwicklungsprozess ist iterativ und kann so auf die künftigen Bedarfe angepasst werden. Der Hühnerstein als Reservefläche ist einer der Bausteine davon. Hier besteht schon Baurecht, was aber -da kein Bedarf- gar nicht abgerufen wird.	SB, FR

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
HÖGER Gruppe Fahrwald	Nutzerin Zoo	Straßenbahn	Die Erschließungsbedarfe des Zoos differieren von anderen Nutzern des Neuenheimer Feldes. Die Anbindung mit einer Straßenbahn wird positiv gesehen (insb. an Sonntagen, für Familien).	MOB
HÖGER Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Straßenbahn	Gut, dass Idee der Straßenbahn weiter aufgegriffen wird; die wesentliche Qualität wird in der Anbindung der neuen W-Ost-(Ring)-Anbindung an die vorhandenen Nord-Süd-Anbindung liegen.	MOB
HÖGER Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Hühnerstein	Dass derzeit der Bereich Hühnerstein nicht bebaut wird ist positiv z.B. für die klimatische Entwicklung, den Luftaustausch, als Kaltluftschneise.	SB, FR
HÖGER Gruppe Stein	Bürger/in	Neckarque-rung	Was kann, soll man sich unter einer Seilfähre vorstellen? H: Ähnlich wie zum Beispiel die Seilfähren in Basel soll eine schnelle Anbindung ohne grö-ßere Umwege ermöglicht werden.	MOB
HÖGER Gruppe Stein	Bürger/in	Gebäude: Abstände, Geschosse	Sind die Abstände zwischen den Gebäuden gleich, egal ob darin Wohnen oder andere Nutzungen stattfinden? H: Nein, die Abstände unterliegen unterschiedlichen Anforderungen. Die Mindestmaße werden überall eingehalten bzw. sind bei unseren Planungen teilweise höher ausgelegt, damit ist auch eine gute Durchlüftung gewährleistet. Wie verhält es sich mit der Geschosszahl der geplanten Gebäude? H: Im Durchschnitt sind die geplanten Gebäude 4 - 6-geschossig, höhere Gebäude sollen "Landmarken" setzen, z.B. eine Kennzeichnung des "Boulevards".	SB
HÖGER Gruppe Stein	Bürger/in	Verkehr	Wieso werden statt einer "aufwändigen" Straßenbahn (Gleise…) nicht variable, gleisunab-hängige Elektrobusse eingesetzt? H: Sinnvoll bei einer Weiterentwicklung ist immer, das weiterzuverfolgen, was eine gute Basis bildet. Eine effiziente Erweiterung des bestehenden Verkehrsnetzes in HD ist deshalb Straßenbahn gestützt, da in HD das Straßenbahn-Netz ein "starkes" Netz darstellt. Elektrobusse können aber durchaus eine "Zwischenlösung" in Stufe 1 des Ausbaus darstel-len. Und wo soll der IV hin? H: Die Straßen sollen als Quartiersstraßen mit ÖV-Trasse ausgestaltet werden.	MOB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
HÖGER Gruppe Eppler	Bürger/in	Zoo	Ist es denkbar, vorgelagert vor den Zoo, eine Art Bauernhof mit Streicheltieren anzulegen? H: Der Bauernhof wird natürlich eingezäunt, soll aber auch ohne Zoobesuch zugänglich sein (vgl. Kinderbauernhof Gemeinschaftszentrum GZ Wipkingen, Zürich). Zoodirektor: Tierhaltung im nicht kontrollierten, öffentlichen Raum kommt aus verschiedenen Gründen nicht zum Tragen: Vandalismus, Tierschutz…	FR
HÖGER Gruppe Eppler	Bürger/in	Straßenbahn	Wie schafft man den Umstieg vom MIV auf ÖV? H: P + R - weiträumige Anbindung, Konsequente Parkraumbewirtschaftung, Schaffen von Arbeitsplätzen statt Parkplätzen, intelligente Verteilung der Parkplätze auf z.B. Schicht Arbeitende, Ausbau Car + Bike-Sharing, Collecting Taxis..., Limitierung Platz ineffizienter Ressourcen, Anbindung an überregionalen S-Bahn-Verkehr <u>hierzu direkt Anmerkungen von Bürgern:</u> - der Ist-Zustand des ÖPVN in HD ist verbesserungsbedürftig (Pünktlichkeit, Ausfall von Fahrten), daher keine Akzeptanz derzeit - fehlende Akzeptanz des bestehenden Systems, das müsse optimiert werden - Skepsis, dass die Umsetzung mit RNV möglich sei und gelingt	MOB
HÖGER Gruppe Eppler	Bürger/in	Sport	Positiv, dass alle Sportflächen erhalten bleiben.	FR
HÖGER Gruppe Eppler	Bürger/in	Parkhäuser	Reduzierung der Parkmöglichkeiten wird positiv gesehen.	MOB
HÖGER Gruppe Eppler	Bürger/in	Übergänge	Verbindung der Freiräume z.B. aus Neuenheim, ins Handschuhsheimer Feld oder auch zum Neckar sind gut gelöst.	FR, SB
HÖGER Gruppe Eppler	Forumsmitglied Zoo	Zoo	Die Lage des Biodiversitätszentrums ist noch abzustimmen, die Planung ist in diesem Stand keine Option für den Zoo. H: Die Idee war, das Neckarufer von Bebauung freizuhalten (60 Meter Abstandslinie), um für das Biodiversitätszentrum mit integrierter Gastronomie einen großzügigen Vorplatz und Park zu schaffen. Die Lage des Gebäudes im Norden ermöglicht die Besonnung des Vorplatzes und Belebung des Neckarufers, und kann damit auch mögliche Angsträume reduzieren.	FR, SB
HÖGER Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Zoo	Warum Wildpark? H: Grund für den "Wildpark" waren die zahlreichen Aussagen junger Manschen, dass die "vegane" Gesellschaft nicht mehr in den Zoo geht. Ist aber hinfällig: Zoo bleibt. Geklärt werden muss nur noch die Lage des Biodiversitätszentrums.	SB, FR

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
HÖGER Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Verkehr	Weniger Verkehr ist gut, aber: Wie komme ich mit Beschwerden, die es nicht erlauben den ÖPNV zu nutzen, in die Klinik? H: Das ist nach wie vor möglich! Es soll eine klare Reduktion von Parkplätzen erfolgen aber keine Utopie (autofrei!) entwickelt werden. Es ist ein sinnvolles Parkkonzept zu entwickeln, das die Parkplätze denjenigen zuordnet, die sie tatsächlich benötigen.	MOB
HÖGER Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Radverkehr	Auf die Frage zur Lage der Radwegbrücke über den Neckar (neben dem Wehrsteg) und die geplanten Anbindungen an das bestehende + künftige Netz (> Gneisenaubrücke) erläutert Herr Zimmermann den derzeitigen Sachstand des Projekts, das durch den Gemeinderat beschlossen ist.	MOB
HÖGER Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Hühnerstein	Der Hühnerstein als "Reservefläche", bedeutet das ein Umschwenken in Ihrem Konzept? H: Es handelt sich um eine baurechtlich gesicherte Fläche, die für künftig evtl. erforderliche Verlagerungen "mitgedacht" wird.	FR, SB
HÖGER Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Zuwachs Personen im INF	Mit wieviel Zuwachs an Personen wird gerechnet? H: Grundannahmen der Projektträger: Bestand heute ca. 51.000, 2035 + ca. 11.000, 2050 + ca.7.000 (diese ist jedoch geringer als die Prognose für den Flächenzuwachs. - bisher ist die Uni stark gewachsen und zwar in den letzten 100 Jahren um 1 Mio qm und Prognose für die nächsten 30 Jahre nochmal 1 Mio qm - ein starker Zuwachs ist auf die Verlagerung von Kliniken ins Neuenheimer Feld zurück zu führen	SB
HÖGER Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Verkehr	Planen Sie nur eine Erweiterung im Bestand? Nur für den ÖV? Nur Boden gebunden oder ist auch eine Seilbahn möglich? Was ist die bessere Lösung für den Naturschutz? H: Die Straßenbahn ist stark verankert in der Stadt, insofern ist eine weitere Anbindung an dieses Verkehrsmittel sinnvoll. Eine "Überlagerung" von Verkehrsmitteln wird als nicht zielführend betrachtet. Die Abwicklung des Verkehrs soll möglichst schlank und ohne das Schaffen von Parallelnetzen erfolgen. Den Campus stärker in die Stadt zu vernetzen ist Wunsch der Planer.	MOB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
MÖLLER/ Gruppe Stein	Vertreter Sportvereine	Sportflächen	Bleibt die aktuelle Gesamtfläche der im NF verorteten Sportanlagen erhalten, oder wird sie reduziert? Möller: Die Flächen bleiben erhalten, und werden lediglich z.T. verlegt. Perspektivisch ist eine "Sportrambla" (Flaniermeile mit Bewegungs- und Sportangeboten) nördlich des Klausenpfads geplant, um die herum mögliche Ergänzungen stattfinden könnten.	SB, FR
MÖLLER/ Gruppe Stein	Bürger/in	Zoo	Dem Modell nach zu urteilen fallen Erweiterungsflächen des Zoos weg, ist das richtig? Möller: Es kommt nur zu einer leichten Verlegung, um am Biodiversitätszentrum einen städtebaulich wichtigen Vorplatz schaffen zu können.	SB
MÖLLER/ Gruppe Stein	Bürger/in	Grüner Ring	Wie genau kann man sich den "Grünen Ring" vorstellen? Wie ist er ausgestaltet? Möller: Der Grüne Ring ist ein Rad- und Fußweg, aber rekreativ gestaltet, wird also für Fahrradfahrer nicht die schnellstmögliche Fortbewegung ermöglichen, um ein erholsames Begehen zu ermöglichen. Der Grüne Ring soll zudem verschiedene Funktionen wie Regenwassermanagement erfüllen.	FR
MÖLLER/ Gruppe Stein	Bürger/in	Klausenpfad	Wie soll der Klausenpfad verkehrlich genutzt werden? Möller: Der Klausenpfad wird lediglich für Fuß- und Radverkehr zugänglich, aber für MIV gesperrt sein.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Stein	Bürger/in	Neckarufer	Es wurde für den Neckarbogen sowohl eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität, als auch eine Erhaltung und Verbesserung der Biodiversität angedacht. Wie passt das zusammen? Möller: Die Biodiversität des Neckarbogens ist eine Stärke desselben, aber die fehlende soziale Kontrolle sowie mangelnde Aufenthaltsqualität eine Schwäche. Deshalb sollen nur punktuell Erschließungspunkte geschaffen werden, an denen neue Aufenthaltsqualität entwickelt werden kann, zwischen diesen Punkten aber soll die Biodiversität erhalten werden.	FR
MÖLLER/ Gruppe Stein	Bürger/in	Neckarufer	Wie kann man sich die angedachte "Neckarpromenade" vorstellen, wenn Biodiversität erhalten bleiben soll? Möller: Der dortige Grünraum soll behutsam aufgewertet werden, sodass die Biodiversität erhalten bleibt. Es wird keine "befestigte", durchgängige Promenade geben, sondern lediglich die angesprochenen punktuellen Erschließungspunkte.	FR

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
MÖLLER/ Gruppe Stein	Bürger/in	Straßenbahn	Gibt es keinerlei Gedankenspiele zum Ausbau der Straßenbahn? Möller: Straßenbahnen sind teuer und unflexibel, und benötigen v.a. einen langwierigen Planungs- und Errichtungsvorlauf. Außerdem rechtfertigen die Simulationen des Verkehrsmodells keinen Ausbau der Straßenbahn. Allerdings wird der Ausbau der Straßenbahnlinie durch das vorliegende Konzept auch nicht verunmöglicht. Möller baut allerdings darauf, dass Busse, Fahrrad- und Fußverkehr sowie zukünftige Mobilitätslösungen wie das autonome Fahren zielführender sind. Die Simulationen des Verkehrsmodells haben ergeben, dass das im Konzept angedachte Mobilitätssystem auch ohne Straßenbahn sehr gute Ergebnisse aufweist, z.B. durch eine Erhöhung des Radverkehrs um 185%. Zusammengefasst ist ein System ohne Straßenbahn flexibler.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Stein	Bürger/in	Nordzubringer	Ist ein Nordzubringer durch das Feld wirklich notwendig? Möller: Wenn man - wie von Möller angedacht - keine fünfte Neckarquerung realisieren möchte, ist ein Nordzugang eine Notwendigkeit. Allerdings wird der MIV durch ein P+R-System in Dossenheim abgefangen, und der Verkehr von dort zum NF und zurück durch regelmäßig verkehrende Shuttlebusse geleistet.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Stein	Bürger/in	Nordzubringer	Der Nordzubringer wird in HD hitzig diskutiert. Ist das wirklich eine Lösung für die Zukunft? Möller: Wenn man auf eine fünfte Neckarquerung verzichten möchte, ja. Außerdem hilft ein Nordzubringer dabei, die Ernst-Walz-Brücke stark zu entlasten.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Stein	Bürger/in	Neckarufer	Soll für die Promenade Fläche vom Zoo weggenommen werden? Möller: Nein, für die punktuellen Aufenthaltsorte wird lediglich der Grünraum etwas zurückgenommen. So werden Punkte mit sozialer Kontrolle geschaffen, was positiv zur passiven Sicherheit durch Belebung beiträgt. Für die Aufenthaltsorte werden auch keine Versiegelungen vorgenommen.	FR
MÖLLER/ Gruppe Stein	Bürger/in	Nutzungsmischung/Wohnen	Wie soll die Nutzungsmischung im NF aussehen? Welche Rolle kommt dem Wohnen zu? Möller: Es sind Cluster mit unterschiedlichen Nutzungen angedacht, aber auch für Wohnnutzungen sind Orte vorgesehen, z.B. an der Kante zum Handschuhsheimer Feld, wo terrassierte Wohngebäude vorgesehen sind, um einen weichen Übergang in die Landschaft zu ermöglichen.	SB
MÖLLER/ Gruppe Stein	Moderation	Positive Aspekte	Schnellumfrage: Was gefällt Ihnen an diesem Entwurf? Teilnehmende: Grüner Ring, Mobilitätslösung ohne fünfte Neckarquerung, angedachter Marktplatz.	

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
MÖLLER/ Gruppe Eppler	Bürger/in	Zoo	Das Zoogelände erscheint im Entwurf reduziert, und ein neues Gebäude steht auf dem heutigen Giraffengehege. Möller: Ja, das wurde eben schon angemerkt. Das angedachte Gebäude muss natürlich verlegt werden, bei solchen Maßstäben passieren in Modellen manchmal Fehler. Nichtsdestoweniger ist das Vorhaben, in diesem Areal einen Vorplatz zu schaffen, wichtig, um Belebung zu erzeugen.	SB
MÖLLER/ Gruppe Eppler	Bürger/in	Neckarquerung	Im Konzept wird prinzipiell von einer Lösung ohne Brücke ausgegangen, aber diese Option trotzdem offengehalten. Wann legt man sich fest? Möller: Beides hat seine Vor- und Nachteile. Brücke ist auch nicht gleich Brücke: wird sie für MIV ausgelegt, oder nur für Rad-, Fuß- und Rettungsverkehr? Oder zusätzlich noch für eine Straßenbahn? Grundsätzlich jedoch ist eine Brücke an dieser Stelle ein heikles Thema (Naturschutzgebiet), und sowieso auch nur eine potentielle Lösung für die fernere Zukunft. Deshalb wurde Darstellung und Nachweis für eine Lösung ohne Brücke erarbeitet. Darüber hinaus werden die Erfahrungen mit der Nordzubringer-P+R-Lösung im Laufe der Zeit zeigen, ob eine zusätzliche Neckarquerung dann überhaupt noch notwendig ist.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Eppler		Neckarquerung	Würde eine fünfte Neckarquerung nicht Verkehr aus der Stadt raushalten? Möller: Natürlich, allerdings soll der Durchgangsverkehr ja durch P+R-Angebote aus der Stadt herausgehalten werden.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Eppler	Bürger/in	P+R-Verortungen	Weshalb sollte man erst nach Dossenheim fahren, um dann dort das Auto abzustellen und im Anschluss per Shuttle ins NF zu kommen? Das erzeugt doch jede Menge Umweg-Verkehr? Möller: Deshalb gibt es drei große P+R-Stellen: In Dossenheim, Pfaffengrund und Wieblingen. So kann dem Verkehrsmodell zufolge die Nutzung der Ernst-Waltz-Brücke um über 80% reduziert werden.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Eppler	Bürger/in	Nordzubringer	Der Nordzubringer ist über den Feldweg geplant. Dieser ist aber aktuell viel zu schmal, um zwei Shuttlebussen das Aneinander-vorbei-Fahren zu ermöglichen. Sind da Enteignungen geplant, um den Weg zu verbreitern? Und wie sollen Anlieger dorthin gelangen, wenn kein MIV zugelassen ist? Möller: Für Anlieger können natürlich Ausnahmeregelungen getroffen werden. Für die Shut-	MOB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
			tlebusse können punktuelle Ausweichbuchten vorgesehen werden.	
MÖLLER/ Gruppe Eppler	Bürger/in	Nordzubringer	Durch die Zubringer-Lösung über den Feldweg wird das Feld zerschnitten. Das ist eine unmögliche Lösung. Möller: Diesen Effekt wird es geben, aber eine fünfte Brücke ist auch eine "unmögliche" Lösung für viele. Eine Brücke wäre ein viel größerer Eingriff als ein Nordzubringer über das Feld, deshalb empfiehlt Möller den Nordzubringer.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Eppler	Bürger/in	Durchwegung Zoo	Aktuell ist eine Durchwegung des Zoos Richtung Neckarufer geplant, der den Zoo vor viele Probleme stellt. Möller: Deshalb ist auch eine Skywalk-Lösung vorgeschlagen worden. Bürgerin: Auch die Skywalk-Lösung erzeugt viele Probleme.	SB/MOB
MÖLLER/ Gruppe Eppler	Bürger/in	Technische Infrastruktur	Der angedachte Ausbau der technischen Infrastrukturen ist eine sehr gute Idee. Die Nutzung der Abwasserwärme wurde auch vom Zoo einmal angedacht, aber dazu von den Stadtwerken beschieden, dass das nicht möglich sei. Da sind also dicke Bretter zu bohren. Möller: Ja, Wärmetauscher sind extrem sinnvoll, das ist praktisch kostenlose Energie, die aktuell nicht genutzt wird.	TI
MÖLLER/ Gruppe Eppler	Bürger/in	Grüner Ring	Der Grüne Ring ist eine sehr gute Idee und überzeugend umgesetzt.	FR
MÖLLER/ Gruppe Eppler	Bürger/in	Wohnnutzung	Für wen sind die angedachten Wohnnutzungen vorgesehen? Studenten sind eher bereit, ÖPNV und das Rad zu nutzen, MIV wird v.a. von Angestellten genutzt. Deshalb wäre jeder Angestellte, der im NF wohnt, gleichbedeutend mit einer Reduzierung des MIV. Möller: Das stimmt. Es sind verschiedene Nutzergruppen für die Wohnflächen vorstellbar: Studenten, Angestellte, Forscher, aber auch Gast-Dozenten oder -wissenschaftler.	SB
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Nordzubringer/ Shuttlebusse	Welche Art von Bussen soll für den Shuttleservice vom P+R Dossenheim zum NF verwendet werden? Möller: Da gibt es keine festen Vorgaben, aber tendentiell kleinere Busse (keine Gelenk-Busse), die ca. 30 Leute aufnehmen, aber dafür häufig fahren. Perspektivisch sind Elektro-Busse und autonome Busse vorstellbar.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	P+R Dossenheim	Muss für das erhöhte Parkaufkommen die Stellplatzfläche im P+R Dossenheim vergrößert werden? Möller: Ja.	MOB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Nordzubringer/ Nutzung	Wer darf den Nordzubringer verwenden, und ist der Feldweg nicht zu schmal für Busse? Möller: Der ÖV (d.h. die Shuttlebusse), Liefer- und Rettungsverkehr, d.h. kein MIV. Über Ausweichbuchten können auch größere Fahrzeuge aneinander vorbeifahren.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Ringerschließung für MIV/ ambulanter MIV	Steht das NF dem MIV auf dem kompletten Ring zur Verfügung? Wie verhält es sich mit privatem MIV zu Kliniken, um Patienten einzuliefern? Möller: Der Ring steht auch dem privaten MIV zur Verfügung, aber nur als Sackgasse. Der MIV kann z.T. ersetzt, aber nicht völlig aus dem NF herausgehalten werden, deshalb diese Lösung.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Parken im NF	Wo kann geparkt werden, wenn der MIV weiterhin auf das NF fahren kann? Möller: In bereits bestehenden oder neu zu bauenden Parkhäusern entlang der für den MIV freigegebenen Ringstraße. Das Parken sollte hier stark verteuert werden, um Anreize für die Nutzung anderer Verkehrsträger zu schaffen. Für Patienten könnte man die Parkscheine "freistempeln", damit dieser notwendige MIV nicht bestraft wird.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Reduzierung MIV	Um welchen Prozentsatz wird der MIV gemäß der aktuellen Konzeption reduziert? Möller: Hier muss man aufpassen. Die Zielvorgabe Möllers ist, den MIV trotz der Verdopplung der genutzten Fläche im NF nicht wachsen zu lassen. Absolut gibt es also keine Reduzierung, aber relativ schrumpft der Anteil am Modal Split.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Verortung P+R	Wo sollen weitere P+R-Stationen verortet werden? Möller: In Wieblingen, Pfaffengrund und am Hbf. Somit kann eine Entlastung der Ernst-Waltz-Brücke um 82% erreicht werden.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Neckarquerung	Wie ist ihre Haltung zur fünften Neckarquerung? Möller: Anfangs waren wir eher für die Querung, sind aber unter anderem durch die Rückmeldungen aus den vorangegangenen Prozessstufen davon abgerückt. Da eine Brücke auch sowieso frühestens erst in 20 Jahren stünde, kann sie nicht das tragende Element eines Verkehrskonzeptes sein, daher der Ansatz des Nordzubringers. Das Verkehrsmodell hat auch gezeigt, dass eine fünfte Neckarquerung über die Verbesserungen durch das P+R-System auch gar keinen sonderlich großen Mehrnutzen bringt.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Entlastung der Ernst-Waltz-Brücke	Wie kann die Ernst-Waltz-Brücke um 80% entlastet werden, wenn doch der Aussage Möllers zufolge der absolute MIV im NF ungefähr gleich hoch bleibt? Möller: Der MIV wird durch die P+R-Plätze abgefangen. Der MIV darf zwar weiterhin in das NF, wird aber durch die hohen Parkgebühren dort reduziert.	MOB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Biogasanlagen	Es gibt Berichte, dass Biogasanlagen häufig nicht funktionieren, oder zu wenig Input haben. Womit sollen die angedachten Biogasanlagen befüttert werden? Möller: Mit organischen Abfällen der Krankenhäuser, Grünschnitt, und Tierabfällen des Zoos.	TI
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Mitarbeiter Zoo	Biogasanlagen	Im Zoo hat ein Testlauf einer Biogasanlage nicht funktioniert, da der Dung nicht die richtigen Eigenschaften für die Anlage hatte.	TI
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Biogasanlagen	Kann die Biogasanlage auch mit den massenhaft anfallenden Plastikabfällen der Kliniken befüttert werden? Möller: Nein, das geht leider nicht.	TI
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Gebäudehöhen	Wie hoch sind die angedachten neuen Gebäude im NF? Möller: Das wird nicht konkret vorweggenommen. Es werden verschiedene Gebäude-Typologien vorgeschlagen. Das durchschnittliche Maximum sind 6 Geschosse, punktuell durchbrochen von höheren Hochpunkten oder niedrigeren Gebäuden.	SB
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Gebäudehöhen, Dichte und Licht	Je höher die Gebäude, desto weniger Licht kommt in die Straßen, oder? Möller: Das kommt sehr stark auf die Dichte dieser Gebäude an. Wenn nur sehr solitäre Hochpunkte errichtet werden, entsteht ein luftiger und lichter Gesamteindruck. Umgekehrt können auch viergeschossige, aber sehr dicht beieinanderstehende Gebäude lichtlose Straßen erzeugen.	SB
MÖLLER/ Gruppe Zimmermann	Bürger/in	Stehende Gewässer und Mücken	In HD sind stehende Gewässer untersagt, um die Vermehrung von Steckmücken zu bekämpfen. In der Konzeption von Möller sind stehende Gewässer jedoch ein zentrales Element. Möller: Wir haben keine stehenden Gewässer vorgesehen, sondern nur Flächen, die Regenwasser zurückhalten, also Sickerflächen, in denen für gewöhnlich kein Wasser steht.	SB
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Sportflächen	Sind Teile der Sportplätze in der Planung überbaut worden? Möller: Ja, aber lediglich verlegt, das heißt für Ersatz ist gesorgt.	SB
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Hühnerstein	Wann wird das Areal im Hühnerstein bebaut? Für welchen Zeitpunkt ist entsprechender Bedarf prognostiziert? Möller: Bis 2035 soll das Areal nicht bebaut werden, später sind dort Ergänzungen von	SB

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
			Sportanlagen möglich, falls dieser Bedarf besteht.	
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Bebauung nördlich Klausenpfad	Das heißt, nördlich des Klausenpfads soll frühestens 2035 eine Bebauung stattfinden? Möller: Ja, genau.	SB
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Bebauungsdichte Hühnerstein	Die angedachte Bebauung auf dem Hühnerstein ist relativ dicht. Möller: Ja, aber dafür ist sie woanders, v.a. innerhalb des NF, im Vergleich. locker und mit viel Grün durchzogen. Dies wird eine geringere Aufheizung nach sich ziehen.	SB
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Energieversorgung	Laut Präsentation sollen 50% des Energiebedarfs des NF außerhalb desselben erzeugt werden. Wie sind da die Überlegungen? Möller: Es gibt verschiedene Modelle. Der Bedarf des NF ist lokal nicht zu decken, weniger wegen der notwendigen Heizenergie, als vielmehr wegen des immensen Strombedarfs. Es könnten Verträge mit Erzeugern regenerativer Energie geschlossen werden, die den entsprechenden Bedarf des NF in das Gesamtnetz einspeisen, um den Bedarf CO2-neutral zu decken.	TI
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Vertreter Zoo	Querung Zoo	Ist die Querung des Zoos tatsächlich angedacht? Ein Skywalk bringt es mit sich, dass unvernünftige Menschen ihren Müll über das Geländer werfen, was den Zoo vor ernsthafte Probleme stellen würde, wenn der Müll in den Gehegen landet. Möller: Hier gibt es Optionen wie die Einhausung des Skywalks durch Drahtgeflecht o.Ä. Aber ein Skywalk ist kein Muss. Aus städtebaulicher Perspektive wäre eine Durchwegung des Zoos sinnvoll, um den Riegel, den derselbe gerade darstellt, zu durchbrechen, aber wenn dies aus verschiedenen Gründen nicht gehen sollte, dann geht das eben nicht.	MOB/SB
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Standort/ Erweiterung JH	Das Modell erweckt den Eindruck, dass die Jugendherberge erweitert werden soll. Möller: Nein, da ist lediglich das Gebäude im Modell verrutscht.	SB
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Mikroklima	Es ist eine relativ dichte Bebauung vorgesehen. Wie kann hier das Mikroklima trotzdem kühl gehalten werden? Möller: Durch aktives Wassermanagement, das Abkühlung durch Verdunstung erzeugen wird, ähnlich wie in Wäldern. Das ist auch aus energetischen Gründen sinnvoll. Darüber hinaus sind begrünte Dächer ein wichtiger Beitrag zur Abkühlung des Mikroklimas. Außerdem ist die vorgesehene Bebauung nicht so dicht wie die von anderen Büros.	SB/FR

Dialograum/ Planungsteam	Nutzer/in	Betreff	Beteiligungsbeitrag in der Öffentlichen Veranstaltung Atelier Stufe 3, 9.7.2019	Thematische Zuordnung, Kürzel: SB, FR, MOB, TI
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Nordzubringer	Können Sie den Nachweis erbringen, dass das NF über den Nordzubringer nur durch Shuttlebusse bedient werden kann, ohne dass dadurch Staus entstehen? Möller: Wir können auf jeden Fall den Nachweis erbringen, dass sich eine Straßenbahn nicht rentiert.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Bürger/in	ÖV: Busse oder Tram	Laut VRN ist der Ausbau von Straßenbahnen im NF sinnvoll, weshalb rechtfertigt ihren Berechnungen nach das Verkehrsaufkommen keine Straßenbahn? Möller: Das hängt damit zusammen, dass unsere Berechnungen von veränderten Rahmenbedingungen ausgehen, während der VRN von der aktuellen Situation ausgeht.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Bürger/in	Straßenbahn und wachsender Mobilitätsbedarf	Durch die neuen Kliniken wird wesentlich mehr Bedarf nach Mobilität entstehen, was dann auch eine Straßenbahn rechtfertigen könnte. Möller: Nein, das glauben wir nicht.	MOB
MÖLLER/ Gruppe Fahrwald	Bürger/in	ÖV: Busse vs. Straßenbahn	Man braucht drei bis vier Busse für eine Straßenbahn, ist das wirklich sinnvoll? Möller: Ja, das stimmt, aber dafür sind Busse flexibler, und können auch sehr schnell auf Elektro oder Wasserstoff umsteigen. Außerdem ist für den P+R-Verkehr eine hochfrequente Verbindung mit kleineren Bussen sinnvoller als länger getaktete Verbindungen mit größeren Bussen.	MOB

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).

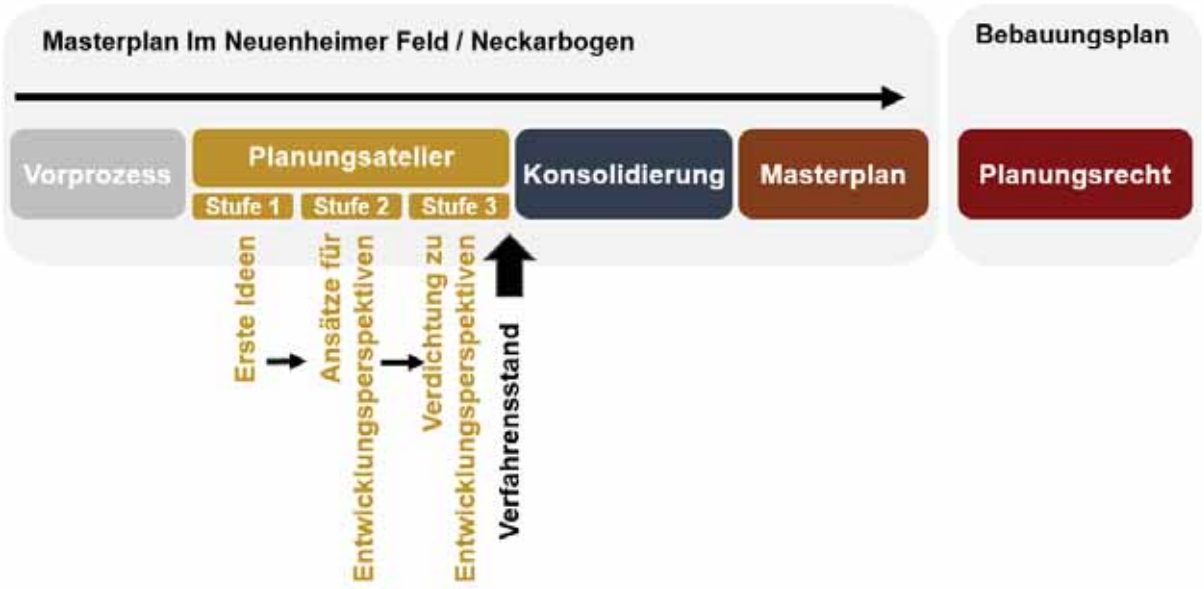


Abbildung 1: Überblick über das Planungsatelier (Amt für Öffentlichkeitsarbeit, Heidelberg)

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 Areals 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 Versieglungen und dichterer 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? Klimaanlagen? 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 Wieblinger 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 Wieblinger 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 Handschuhsheimer 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 Handschuhsheimer 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-Parkplätz, 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- / Krehlklinikparkhaus) 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

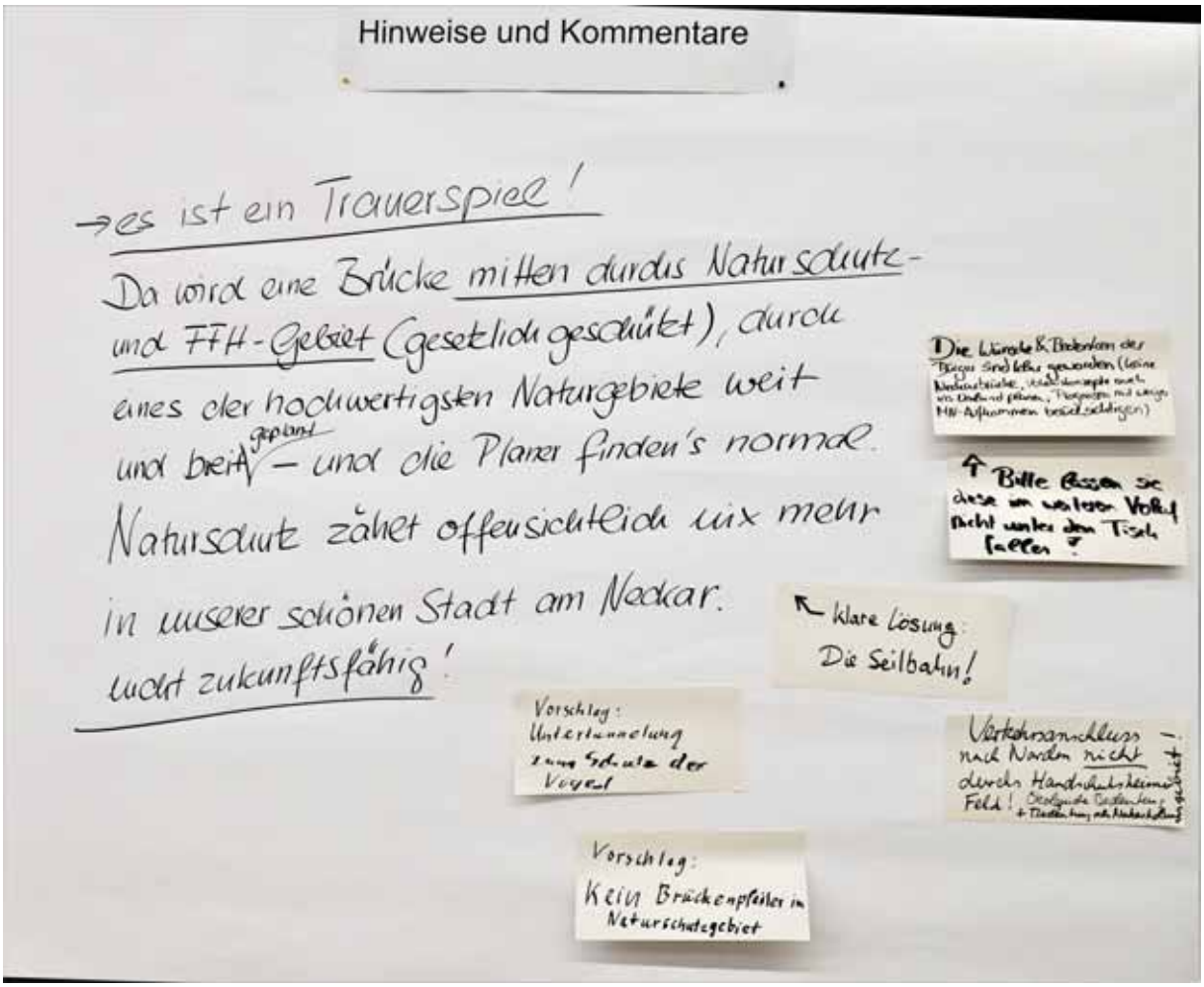
Anlage B Über Sli.do eingegebene Fragen und Kommentare zum Vortrag „Klimaökologische Betrachtung der Entwürfe“

„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 Wieblinger 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 Wieblinger 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? Klimaanlagen? 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 Nachttemperstur 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!

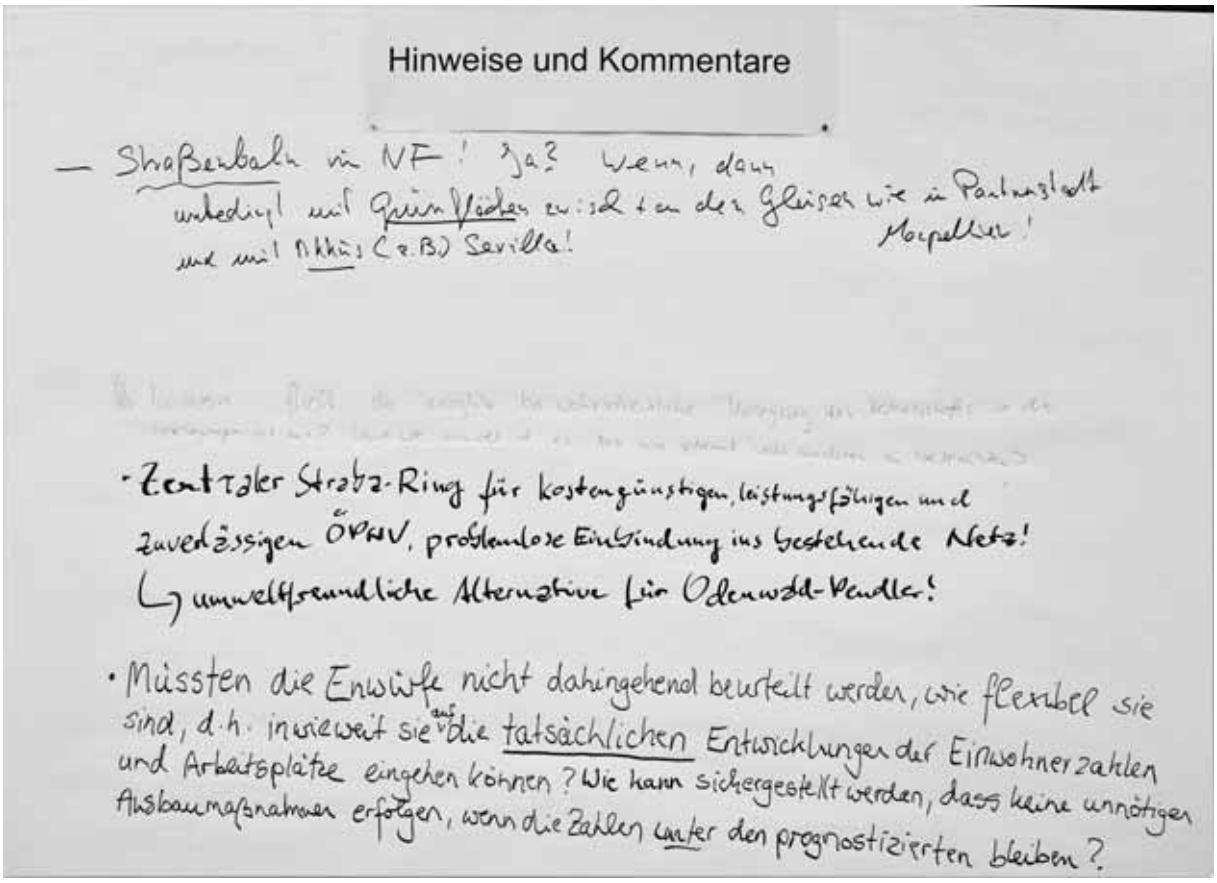
Klare Lösung: Die Seilbahn!

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!



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?

Masterplanverfahren
Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen Heidelberg

Online-Dialog zur dritten Stufe des Planungsateliers
vom 9. Juli bis 28. Juli 2019
Auswertungsbericht

27. September 2019

zebralog

Inhalt

1 Einleitung und Hintergrund 4

2 Quantitativer Überblick über die Beteiligung am Online-Dialog 6

2.1 Der Dialog in Zahlen 6

2.2 Quantitativer Überblick über die Beiträge 8

3 Qualitative Auswertung der Online-Beteiligung 10

3.1 Methodische Vorgehensweise 10

3.2 Auswertung Büro Höger 11

3.3 Auswertung Büro Heide 13

3.4 Auswertung Büro ASTOC 15

3.5 Auswertung Büro Møller 18

4 Fazit und Ausblick 21

Anlage 22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht der Online-Räume 5
Abbildung 2: Anzahl der eindeutigen Besuche im Verlauf des Online-Dialogs 6
Abbildung 3: Verweisarten auf die Online-Plattform 7
Abbildung 4: Gerätetypen der Nutzerinnen und Nutzer 7
Abbildung 5: Beitragsanzahl und Beitragsdatum (Insgesamt 193 Beiträge) 8
Abbildung 6: Anzahl der Beiträge pro Kategorie (Insgesamt 193 Beiträge) 9

Tabelle 1: Anzahl der Beiträge und Kommentare zu den Entwürfen der Planungsbüros ... 9

1 Einleitung und Hintergrund

Der vorliegende Auswertungsbericht umfasst eine quantitative und qualitative Auswertung der Ergebnisse der Online-Beteiligung, die im „Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen“ in der 3. Stufe des Planunsgateliers vom 09. bis 28. Juli 2019 stattfand. Die Online-Beteiligung ist dabei ein Baustein von mehreren Beteiligungsangeboten (vgl. Vorstellung und Diskussion der vier Varianten in der öffentlichen Veranstaltung am 9. Juli 2019 und öffentliche Sitzung des Forums am 16. Jul 2019).

Ziel der dritten Stufe des „Planungsateliers“ war die Verdichtung der Entwicklungsperspektiven, die in den vorangegangenen Entwicklungsvarianten der Stufe 2 entstanden waren. Alle vier Planungsbüros hatten dabei die Aufgabe, ihre beiden bisher erarbeiteten Entwicklungsvarianten zu einem Entwurf zusammenzufassen. Dadurch reduzierte sich die Zahl der Varianten in der dritten und somit letzten Stufe des Planungsateliers von acht auf vier.

Ziel des Gesamtverfahrens ist es, durch ein integriertes Planungs- und Beteiligungsverfahren zu einem Masterplan für das Areal Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen zu gelangen. Er soll Leitplanken für die Entwicklung des Gebiets in den nächsten Jahrzehnten liefern.

Online-Beteiligung

Ziel der Online-Beteiligung in Stufe 3 war es, eine für jede Bürgerin und jeden Bürger sowie für alle Nutzerinnen und Nutzer des Neuenheimer Feldes zugängliche Möglichkeit der Kommentierung und Diskussion der vier Planungsentwürfe anzubieten. Durch die zeitlich und räumlich unabhängige Beteiligungsmöglichkeit der Online-Beteiligung sollten zusätzliche Zielgruppen eingebunden werden, die an der öffentlichen Veranstaltung am 9. Juli 2019 nicht erreicht werden konnten.

Vom 9. bis zum 28. Juli konnten alle registrierten Nutzerinnen und Nutzer auf der zentralen Projektwebseite www.masterplan-neuenheimer-feld.de ihren Kommentar zu den jeweiligen Planungsentwürfen abgeben.

Der Beteiligungsgegenstand waren die vier Entwürfe der Planungsbüros. Auf der zentralen Projektseite wurde für jedes Büro ein eigener „Online-Raum“ eingerichtet, in dem die Entwürfe präsentiert wurden. Als weitere Informationen standen detaillierte Planungsunterlagen, Erläuterungstexte sowie Informationen über das Planungsteam zur Verfügung.

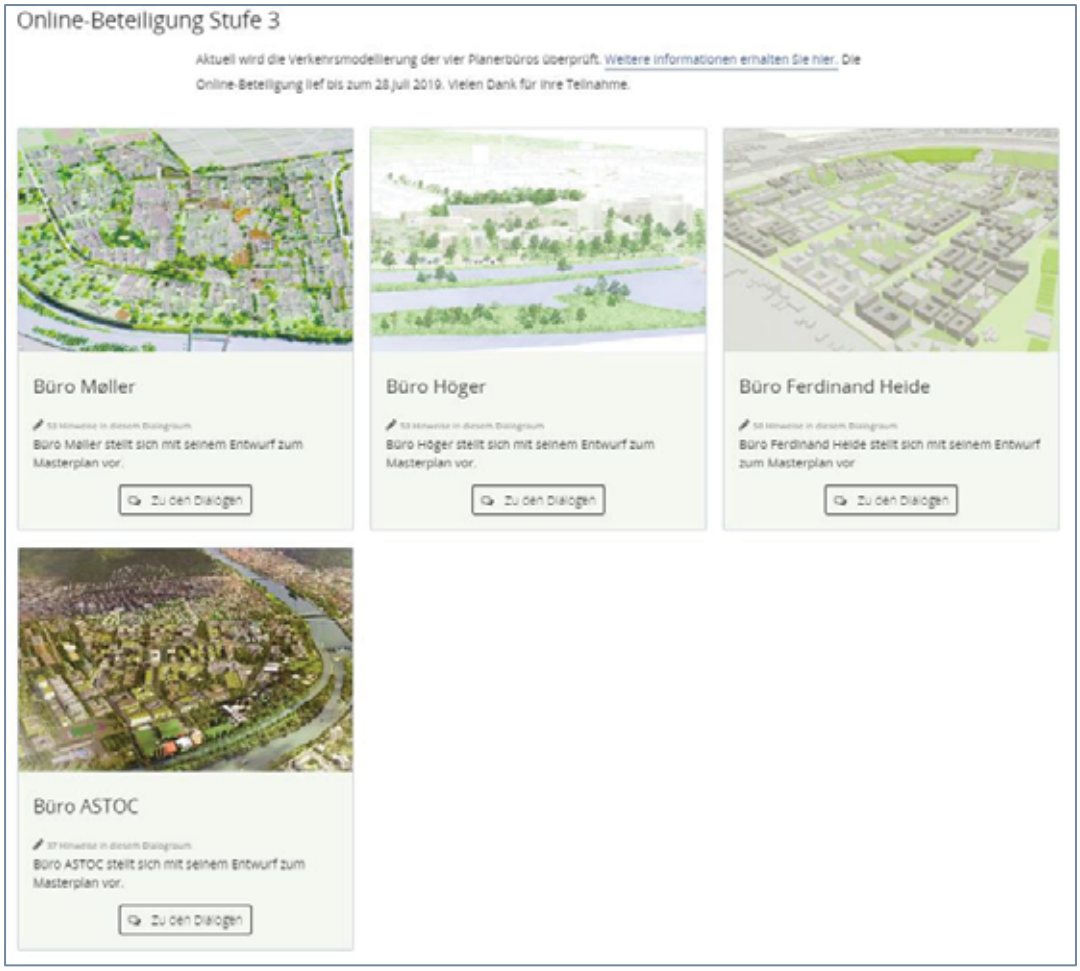


Abbildung 1: Übersicht der Online-Räume

Während des Beteiligungszeitraums konnten die Entwürfe von den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Nutzerinnen und Nutzern des Neuenheimer Feldes kommentiert und bewertet werden.

Die Online-Beteiligung wurde geführt anhand einer Übersichtskarte und den standardisierten Fragen „Welche Anmerkungen und Hinweise haben Sie zum Gesamtkonzept?“, „Welche spezifischen Hinweise zu den vier Kategorien Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur haben Sie?“ Die Interessierten wurden dabei aufgefordert, Ihre Hinweise zu dem Planungsentwurf mitzuteilen und ihren Hinweis einer Kategorie zuzuordnen.

Die Diskussion wurde von erfahrenen Moderatorinnen und Moderatoren der Zebralog GmbH und Co. KG begleitet, welche die Beiträge bearbeiteten und für Rückfragen zur Verfügung standen. Um am Dialog teilzunehmen, war eine Registrierung auf der Webseite notwendig. Rückmeldungen, den Online-Beteiligungsprozess betreffend, konnten im „Lob & Kritik-Forum“ auch ohne Registrierung abgegeben werden.

2 Quantitativer Überblick über die Beteiligung am Online-Dialog

In diesem Kapitel werden die Zahlen rund um die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Online-Dialog dargestellt. Es wird unter anderem gezeigt, wie viele Websitezugriffe es im Verlauf des Beteiligungszeitraums gab, von welchen Plattformen und Geräten diese Zugriffe ausgingen und die zeitliche Verteilung der Beiträge, die während der Beteiligung eingingen.

2.1 Der Dialog in Zahlen

Während des Beteiligungszeitraums gab es auf der Plattform insgesamt **16.768** Seitenansichten, wovon **10.558** einmalige Seitenansichten waren. Einmalige Seitenansichten bedeuten in diesem Kontext, dass die besuchende Person sich nur einmal die Seite angesehen hat.

Die Plattform wurde insgesamt von **3.444** Besucherinnen und Besuchern aufgesucht. Abbildung 2 stellt diese Besuche im zeitlichen Verlauf des Online-Dialogs, nach einzelnen Tagen aufgeschlüsselt, dar.

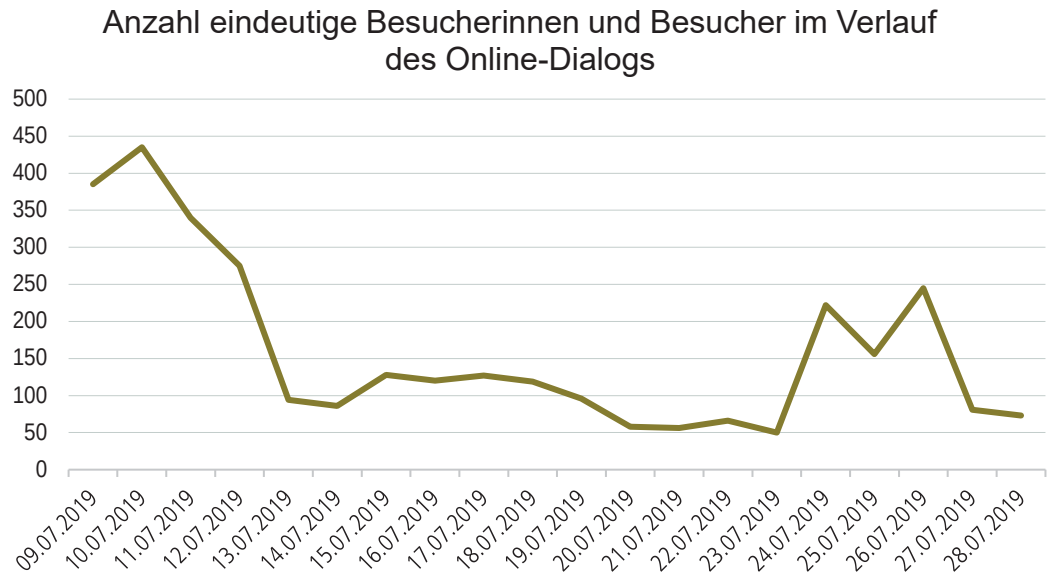


Abbildung 2: Anzahl der eindeutigen Besuche im Verlauf des Online-Dialogs

Der Verlauf zeigt hohe Besucherzahlen zu Beginn des Beteiligungszeitraums, die bis zum 13. Juli zurückgehen. Gegen Ende der Beteiligung, in den letzten fünf Tagen, steigt die Besucherzahl noch einmal auf bis zu 200 bis 250 Besuche pro Tag an.

Von den 3.444 Besucherinnen und Besuchern waren **2.945** eindeutige Besucherinnen und Besucher, das heißt sie wurden anhand von Cookies, dem verwendeten Browser etc. bei einem zweiten Besuch als wiederkehrende Userinnen und User eindeutig identifiziert. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug **5:37 Minuten.**

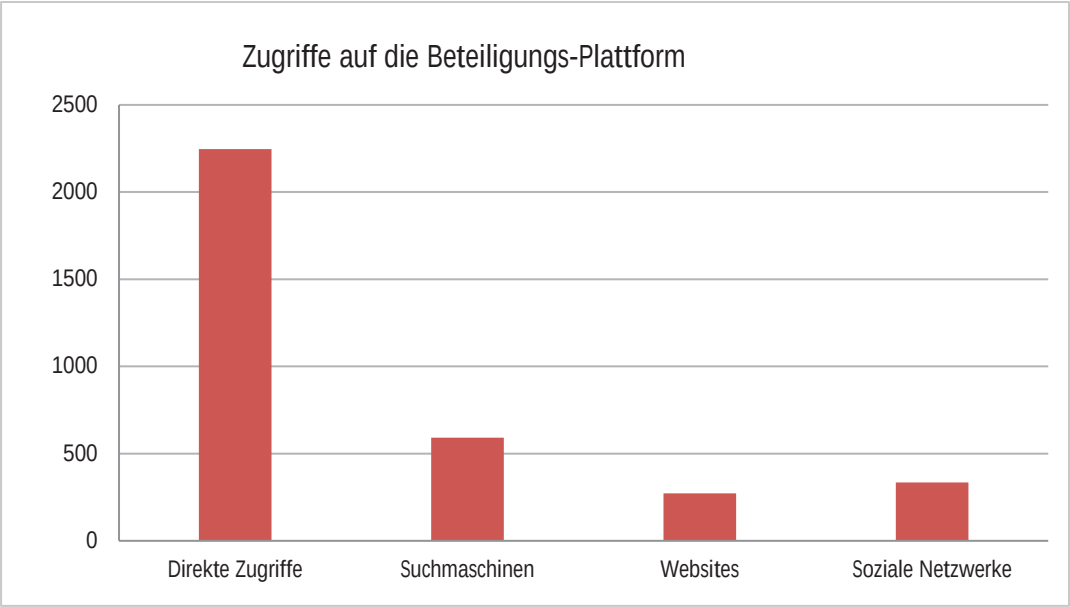
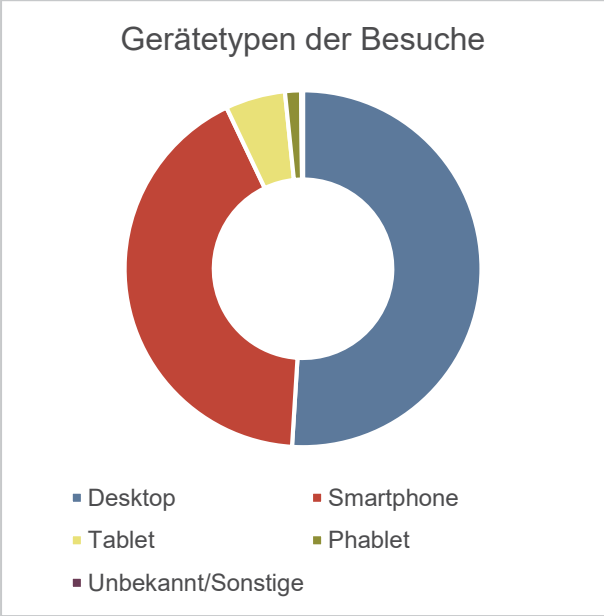


Abbildung 3: Verweisarten auf die Online-Plattform

Die Online-Plattform „Masterplan Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen“ wurde unterschiedlich aufgerufen. Dies wird in Abbildung 3 dargestellt. Der Großteil der Nutzerinnen und Nutzer, mit **2.246** Aufrufen, griff direkt auf die Webseite zu. Der Zugriff über Suchmaschinen auf die Webseite erfolgte **592** Mal. **272** Mal wurde die Plattform über Links auf anderen Webseiten aufgerufen. Über soziale Netzwerke wie Facebook, Twitter oder LinkedIn wurde die Webseite **334** Mal aufgerufen.



Der Zugriff auf die Website erfolgte durch verschiedene Gerätetypen. Diese sind in Abbildung 4 zu sehen. **51 Prozent** aller Besuche waren Zugriffe vom Desktop auf die Plattform. **42 Prozent** der Nutzerinnen und Nutzer griffen mit dem Smartphone und **5,4 Prozent** mit dem Tablet auf die Webseite zu. **1,5 Prozent** griff mit einem sogenannten Phablet zu. **0,2 Prozent** griff mit anderen oder nicht identifizierbaren Endgeräten auf die Online-Plattform zu.

Abbildung 4: Gerätetypen der Nutzerinnen und Nutzer

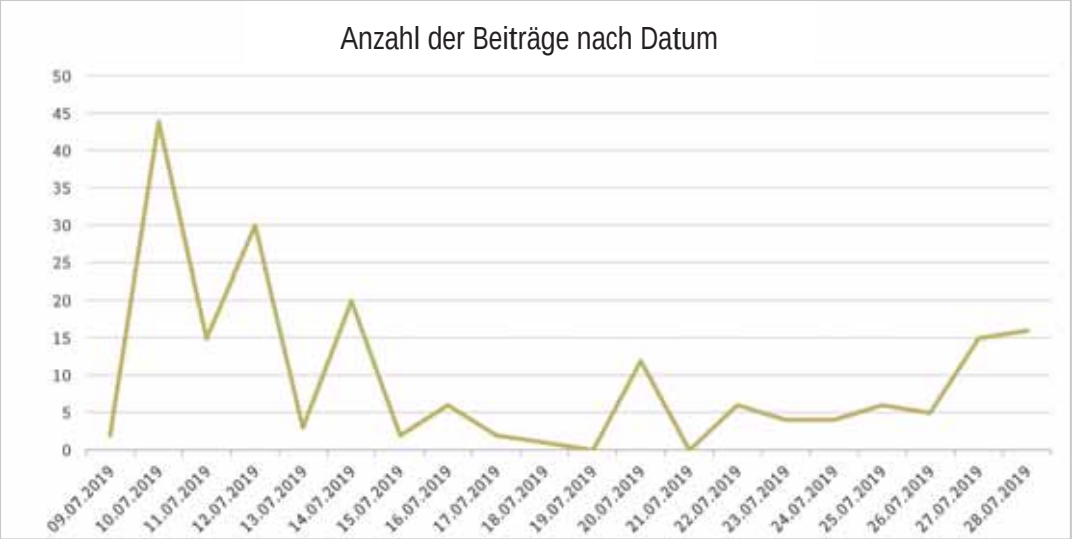


Abbildung 5: Beitragsanzahl und Beitragsdatum (Insgesamt 193 Beiträge)

Blickt man auf den Zeitverlauf der abgegebenen Beiträge in Abbildung 5 fällt auf, dass die Anzahl der Beiträge am Tag nach Start des Online-Dialogs, am 10. Juli 2019, mit 44 Beiträgen am höchsten war. Im restlichen Verlauf des Online-Dialogs sank die Beteiligung nach den ersten vier Tagen auf circa 10 bis 15 Beiträge pro Tag. Der Online-Dialog lief über 20 Tage. Durchschnittlich wurden 9,6 Beiträge und 1,7 Kommentare pro Tag abgegeben.

Grund für schwankende Beitragszahlen in den ersten fünf Tagen des Beteiligungszeitraums, könnten Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit vonseiten der Projektträger sein. Unter anderem gab es einen Informationsstand an der Mensa der Ruprecht-Karls-Universität, um eine breitere Öffentlichkeit zu erreichen. Diese punktuelle Werbung und das nahende Wochenende, könnten die unterschiedlichen Beitragszahlen zu Beginn des Zeitraums erklären. Zudem war es im Rahmen der oben genannten Aktion möglich, sich an zwei Tagen, dem 10. und 11. Juli 2019, ohne Registrierung zu beteiligen. Es gab **16** Beiträge von unregistrierten Gästen.

Eine Teilnahme im Online-Dialog war, abgesehen von diesen beiden Tagen, nur für registrierte Nutzerinnen und Nutzer möglich. Insgesamt gab es 51 registrierte Nutzerinnen und Nutzer auf der Plattform.

2.2 Quantitativer Überblick über die Beiträge

Im folgenden Kapitel wird der Dialog in Zahlen dargestellt. Dazu wird die Verteilung der Beiträge auf die Entwürfe der Planungsbüros und die Verteilung in den verschiedenen Kategorien beschrieben. In den vier Kategorien Freiraum, Mobilität, Städtebau und technische Infrastruktur konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gezielt über die Entwürfe diskutieren. Die inhaltlichen Erkenntnisse aus den Beiträgen und Kommentaren werden in Kapitel 3 dieses Berichts zusammengefasst.

Bei jedem der vier Entwürfe konnten die Nutzerinnen und Nutzer eigene Beiträge verfassen oder die Beiträge von anderen Nutzerinnen und Nutzern kommentieren. Durchschnittlich wurden pro Entwurf circa **50** Beiträge abgegeben und circa **9** Kommentare verfasst.

	Beiträge	Kommentare
Entwurf Büro Höger	53	10
Entwurf Büro Heide	50	6
Entwurf Büro ASTOC	37	10
Entwurf Büro Møller	53	8
Gesamt	**193**	**34**

Tabelle 1: Anzahl der Beiträge und Kommentare zu den Entwürfen der Planungsbüros

Insgesamt wurden **193** Beiträge und **34** Kommentare abgeben, wie Tabelle 1 zeigt. Dabei wurde der Entwurf des Planungsbüros Höger am häufigsten kommentiert, mit **53** Beiträgen und **10** Kommentaren.

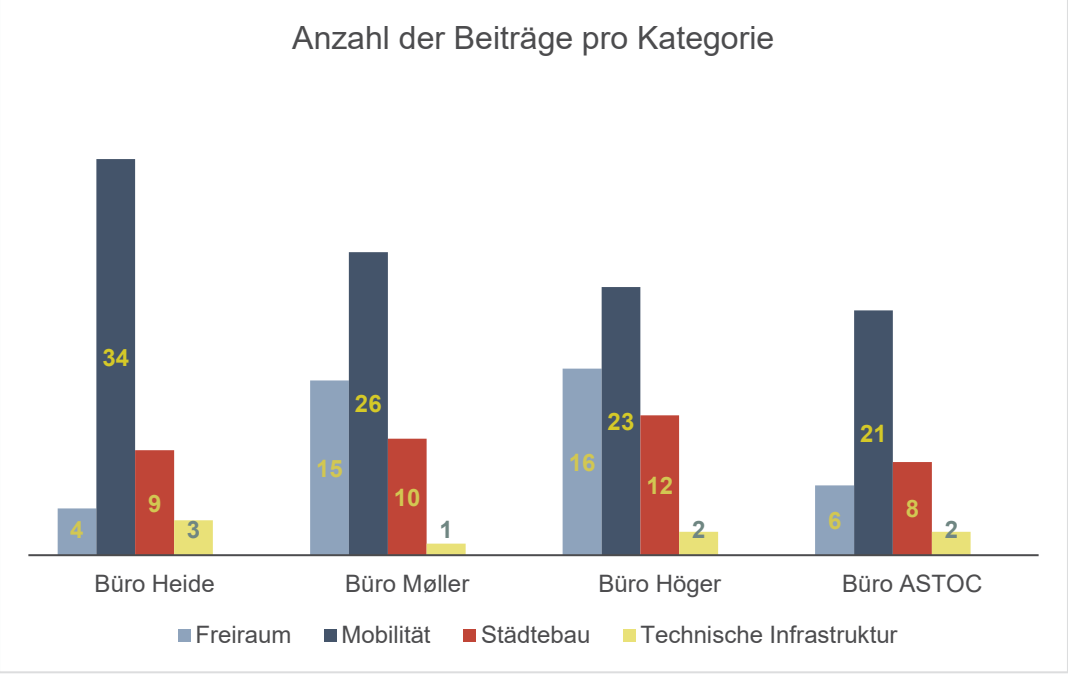


Abbildung 6: Anzahl der Beiträge pro Kategorie (Insgesamt 193 Beiträge)

Abbildung 6 zeigt die Anzahl der Beiträge in den vier Kategorien Freiraum, Mobilität, Städtebau und technische Infrastruktur. Das Thema Mobilität wurde am häufigsten diskutiert und kommentiert mit insgesamt **104** Beiträgen, gefolgt von der Freiraumentwicklung (**41** Beiträge) und dem Thema Städtebau (**39** Beiträge). Die Kategorie der technischen Infrastruktur wurde am wenigsten diskutiert. Dazu wurden nur **8** Beiträge abgegeben.

3 Qualitative Auswertung der Online-Beteiligung

Die Ergebnisse der qualitativen Auswertung der Online-Beteiligung werden im Folgenden vorgestellt. Mit welcher Methode dabei vorgegangen wurde, wird in Unterkapitel „3.1 Methodische Vorgehensweise“ kurz erläutert. Die Anmerkungen und Meinungen zu den vier Entwürfen der Planungsbüros „Kerstin Höger Architekten GmbH“, „Ferdinand Heide“, „ASTOC Architects and Planners“ und „C.F. Møller“ werden dann in einzelnen Kapiteln dargestellt.

Die Beiträge werden dabei geordnet nach den Beitragskategorien Freiraum, Mobilität, Städtebau und Technische Infrastruktur zusammengefasst dargestellt und entlang der Leitfragen gegenübergestellt.

3.1 Methodische Vorgehensweise

Mit dem Auswertungsbericht soll ein Überblick darüber gegeben werden, welche Stärken und Schwächen die vier Planungsentwürfe jeweils aus Sicht der Teilnehmenden haben, wo sich die Teilnehmenden in ihrer Bewertung der Entwürfe uneinig waren und welche Verbesserungsvorschläge die Teilnehmenden für die Entwürfe haben.

Um einen Überblick über die Ergebnisse der Online-Beteiligung zu erhalten, wurde folgendes Vorgehen gewählt:

- Für die Auswertung wurden zunächst alle Beiträge (Meinungen, Kommentare) von der Online-Plattform exportiert und als Excel-Datei eingefügt.
- Pro Büro wurde ein einheitliches Codierschema erarbeitet, in dem jeweils für die vier Kategorien **Städtebau**, **Mobilität**, **Freiraum** und **Technische Infrastruktur** vier zentrale Fragen beantwortet werden sollten:
  - Was wurde im Planungsentwurf gut angenommen?
  - Was wurde kritisiert?
  - Zu welchen Themen waren sich die Teilnehmenden uneinig?
  - Wo sind die Verbesserungspotenziale?
- Sämtliche Beiträge wurden im nächsten Schritt inhaltlich zusammengefasst und dem Codierschema jeweils zugeordnet.
- Um eine gebündelte Auswertung zu ermöglichen, wurden dann alle Beiträge verschlagwortet und final verschriftlicht.

Wichtig: Die Auswertung hatte zum Ziel, zentrale Ergebnisse der Online-Beteiligung zu ermitteln. Es handelt sich nicht um eine fachliche Weiterverarbeitung der Beiträge, sondern um eine gebündelte Zusammenfassung.

3.2 Auswertung Büro Höger

Der Planungsentwurf des Büros Höger wurde hinsichtlich der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und seinem flächensparenden Gesamtkonzept positiv bewertet. Kritisiert wurde unter anderem der Flächenverlust des Zoos und die geplante fünfte Neckarquerung. Der vorgeschlagene Straßenbahnring wurde von den Teilnehmenden kontrovers diskutiert. Verbesserungsvorschläge wurden vorwiegend zum Thema Mobilität genannt (u.a. Verbreiterung des bestehenden Wehrsteges für Radfahrer).

Thema „Freiraum“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Konzept der kurzen Wege • Campus-Ring und Hühnerstein finden als Ökosystem wertvolle Anerkennung • Planung des Uferwegs am Neckar als Fußgängerweg
Kritisch bewertet	• Kritik am Flächenverlust des Zoos aufgrund seiner a) pädagogischen und gesundheitlichen Bedeutung, b) möglicher Einschränkungen der tiergerechten Haltung, c) Bedeutungsverlust des Zoos als wichtiger wissenschaftlicher Standort, d) zu starkem Raumgewinn für das Klinikum • Verlust an Grünflächen (verringerter Baumbestand, sinkende Lebensqualität)
Kontrovers diskutiert	-
Verbesserungsvorschläge	-

Thema „Mobilität“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Nachverdichtung auf Autostellplätzen und bereits versiegelten Flächen anstatt Verwendung von neuen Flächen • Ringlinie ÖPNV, die eine umstiegslose und gute Anbindung ermögliche • Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
Kritisch bewertet	• Fünfte Neckarquerung und ihre Umsetzung, da die Befürchtung vorhanden, dass der Nordzubringer zu eng sei und Eigentümern möglicherweise eine potenzielle Enteignung bevorstünde • Mobilitätskonzept würde nicht genug Geschäfte und Freizeitflächen integrieren
Kontrovers diskutiert	• Straßenbahnring: Umweltschonendes Konzept positiv, andererseits wird es vereinzelt auch als unökologisch und unökonomisch eingestuft

Verbesserungsvorschläge	• Vermeidung des P+R-Platzes • Zweiradbrücke anstatt Fahrradbrücke (Offenheit für motorisierte Zweiräder) • Verbreiterung des bestehenden Wehrsteges für Radfahrer • Einbindung der Gneisenaubrücke in das Konzept

Thema „Städtebau“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Zurückhaltender Umgang mit den Ressourcen Natur und Raum • Entwurf insgesamt flächensparend, u.a. keine Bebauung des Hühnersteins und Grünflächen • Öffnung des Campus-Geländes für die Stadtgesellschaft (möglicher Raum für Start-Ups und kleine Forschungsunternehmen) • Einbezug der Studierenden als potenzielle Nutzergruppe
Kritisch bewertet	• Kompakte Bauweise könnte Folgen für Kleinklima und Durchlüftung haben • Dichte Bebauung könnte zu Verlust der Orchideen führen • Brückenbau/fünfte Neckarquerung könnte eine Gefahr für Natur und heimische Tierarten sein
Kontrovers diskutiert	-
Verbesserungsvorschläge	• Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Klima: Beauftragung eines Klimagutachtens • Einbezug der Orchideenstandorte in die Planung

Thema „Technische Infrastruktur“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Energiekonzept ein guter Aspekt • Klimaneutrales Konzept
Kritisch bewertet	• Energie- und Versorgungsstruktur unklar
Kontrovers diskutiert	-
Verbesserungsvorschläge	-

3.3 Auswertung Büro Heide

Beim Planungsentwurf des Büros Heide wurde unter anderem der eingeplante Flächenerhalt positiv bewertet. Kritisch gesehen wurde beispielsweise, dass die Klimaschutz-Umsetzung nicht klar genug sei. Die angedachte Seilbahn wurde kontrovers diskutiert. Einerseits wurde der Lösungsvorschlag aufgrund seines modernen Ansatzes positiv eingestuft, andererseits aber aufgrund seiner räumlichen Einnahme auch kritisiert. Zudem wurde eine stärkere Einbindung des Radverkehrs und eine Verdichtung der Wohnflächen vorgeschlagen.

Thema „Freiraum“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Eingeplanter Flächenerhalt • Teilweise Bebauung des Hühnersteins • Entwurf grundsätzlich ausgewogen und ein guter Kompromiss
Kritisch bewertet	-
Kontrovers diskutiert	-
Verbesserungsvorschläge	-

Thema „Mobilität“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	-
Kritisch bewertet	• Das Gesamtbild des Entwurfs im größeren Zusammenhang wird nicht deutlich genug (Klimaschutz, Verkehrswende)
Kontrovers diskutiert	• Die Seilbahn als neues Mobilitätselement o Positiv: Modernes Konzept, Alternative zum motorisierten Individualverkehr, Grünflächen bleiben erhalten, keine weitere Brücke notwendig, Verringerung von umweltschädlichen Staus, Attraktivitätssteigerung für die Stadt o Negativ: Ggf. kostspielige Konkurrenzsituation zwischen S-Bahn / Straßenbahn und Seilbahn, keine Klärung, ob Seilbahn tatsächlich den Bedürfnissen und Gegebenheiten des Neuenheimer Feldes entspräche o Offene Fragen: Auslegung der Seilbahn-Gondeln für den Radtransport? Nutzung bei schlechten Wetterverhältnissen?
Verbesserungsvorschläge	• Stärkere Einbeziehung des Radverkehrs • Zusätzliches E-Bussystem

- Stärkung des direkten Umstiegs von einem öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. Bahn) in ein anderes (z.B. Seilbahn)
- Verwirklichung der Straßenbahn als Ringbahn
- Reduzierung des Autoverkehrs auf dem Klausenpfad und Handschuhsheimer Feld

Thema „Städtebau“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Entwurf grundsätzlich minimalinvasiv
Kritisch bewertet	-
Kontrovers diskutiert	• Seilbahn o Positiv: Seilbahn-Anbindung des Neuenheimer Feldes o Negativ: Seilbahn greife zu sehr in den Raum ein und definiere das Neuenheimer Feld zu stark • Bebauung des Hühnersteins o Positiv: Zurückhaltung bei der Bebauung, Bebauung als akzeptabler Kompromiss o Negativ: Ablehnung der Bebauung (Verweis auf die Bedeutung als Naherholungsgebiet), Unklarheit, welche Baumaterialen verwendet werden, Befürchtung, dass das Neuenheimer Feld zu stark bebaut werde
Verbesserungsvor-schläge	• Verdichtung von Wohnfläche entlang der Berliner Straße

Thema „Technische Infrastruktur“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Seilbahn habe einen positiven Effekt auf die ökologische Bilanz
Kritisch bewertet	• Konkretisierung bzgl. einer CO2-Neuträlität fehle (z.B. Photovoltaik-Möglichkeiten nicht weiter skizziert)
Kontrovers diskutiert	-
Verbesserungsvor-schläge	• Ersetzung des Heizwerkes durch ein Biogas-Blockheizkraftwerk • Schutz der Bevölkerung vor elektromagnetischen Wellen

3.4 Auswertung Büro ASTOC

Positiv wurde im Planungsentwurf des Büros ASTOC vor allem der Erhalt des Zoos und dessen Integration ins Freiraumkonzept (Öffnung zum Neckarufer) sowie die Berücksichtigung einer neuen Fahrradbrücke bewertet. Aufgrund des Naturschutzes wurden u.a. die geplante neue Neckarquerung und die Bebauung des Hühnersteins kritisiert. Kontroverses Diskussionsthema war die städtebauliche Gliederung des Entwurfs. Die neuen Sicht- und Verbindungsachsen wurden einerseits positiv bewertet, andererseits als zu künstlich gesehen. Ein Verbesserungsvorschlag beschäftigt sich unter anderem mit der Errichtung des Blockheizkraftwerkes. Dieser könne am Standort des Heizwerkes errichtet werden.

Thema „Freiraum“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Erhalt der Zooflächen und dessen Integration ins Freiraumkonzept (Öffnung zum Neckarufer) • Flächenerhalt: Aufwertung der Flächen am Necker
Kritisch bewertet	-
Kontrovers diskutiert	-
Verbesserungsvorschläge	-

Thema „Mobilität“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Klausenpfad und Handschuhsheimer Feld vom Autoverkehr nicht betroffen • Berücksichtigung einer neuen Fahrradbrücke
Kritisch bewertet	• Geplante neue Neckarquerung gefährde möglicherweise das Naturschutzgebiet. Ebenso Kritik an der Wegeführung, da sie durch den Stadtteil Wieblingen verlaufen soll • Erhöhung der Anzahl der Parkplätze könnte zu einer Mehrbelastung für die Umgebung und die Umwelt führen
Kontrovers diskutiert	• Autonom fahrende Minibusse: o Positiv: Ökologische und kostentechnische Vorteile o Negativ: Unklarheit, ob Minibusse den Ansturm zu den Spitzenzeiten bewältigen können • Umgang mit dem Individualverkehr:

	○ Positiv: Instrumente vorhanden, die der Reduzierung des Individualverkehrs dienen könnten: U.a. Stellplatzgarantie für Fahrgemeinschaften und Parkgebühren ○ Negativ: Nahverkehr und motorisierter Individualverkehr würden nicht parallel gedacht, Fahrradwege würden in der Form nicht ausreichen
Verbesserungsvorschläge	• Der vorhandene Wehrsteg könnte für Radfahrer z.B. durch eine Verbreiterung als Fahrradbrücke verwendet werden • Gneisenaubrücke für Radfahrer und Fußgänger nutzbar machen • Vorschlag die bestehende Tramachse durch eine Nord-Süd-Erschließung zu erweitern • Nordzubringer als „Radieschentunnel“ unter die Erde verlegen

Thema „Städtebau“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Erhalt der Bestandspflanzung und geplante Gemeinschaftsgärten
Kritisch bewertet	• Bebauung des Hühnersteins, da dieser für den Tierschutz und als Naherholungsgebiet eine Rolle spiele
Kontrovers diskutiert	• Städtebauliche Gliederung ○ Positiv: Gliederung für den Campus gut, Aufzeigen von neuen Sicht- und Verbindungsachsen ○ Negativ: Künstliche Wegegestaltung und eine nicht natürliche Clusterung des Neuenheimer Feldes könnte sich als schwierig erweisen
Verbesserungsvorschläge	• Die erforderlichen Nutzflächen zentraler an die gut erschlossenen Bereiche des ÖPNV anbinden • Erhalt der Orchideen • Angebot von Gärten an Studierende zur Selbstversorgung

Thema „Technische Infrastruktur“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	-
Kritisch bewertet	-
Kontrovers diskutiert	• Energie- und Versorgungsstruktur o Positiv: Verwendung von Regenwasser o Negativ: Blockheizkraftwerk sei am falschen Standort platziert, Energieerzeugung durch Photovoltaik fehle
Verbesserungsvorschläge	• Vorschlag das Blockheizkraftwerk am Standort des Heizwerkes zu errichten

3.5 Auswertung Büro Møller

Positiv bewertet wurde der Planungsentwurf des Büros Møller unter anderem hinsichtlich seines Durchgrünungskonzeptes, der Aktivierung des Neckarbogens und der Wegevernetzung mit Anbindung von Fahrradrouten. Zentraler Kritikpunkt hingegen waren mögliche Einschränkungen des Zoos, insbesondere durch Flächenverlust und den Bau einer Brücke über Zoo und Neckar. Zudem wurde eine zu starke Konzentration auf den motorisierten Individualverkehr kritisiert. Kontrovers diskutiert wurde auch die Bebauung des Hühnersteins und des Handschuheimer Feldes.

Thema „Freiraum“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Grünes Konzept / Durchgrünung („Feld bleibt Feld“) • Wegevernetzung des Campus • Aktivierung des Neckarbogens • Freiräume für den Campus als Raum zum Entwickeln und Experimentieren
Kritisch bewertet	• Einschränkungen des Zoos, insbesondere durch möglichen Flächenverlust, dabei u.a. Sorge vor Einschränkungen der zoopädagogischen und wissenschaftlichen Arbeit und Hinweis auf Inkompatibilität mit dem Entwicklungskonzept des Zoos • Bau einer Brücke über den Neckar (Neckarquerung), die auch über das Zoogelände führt – Sorge insbesondere vor negativen Auswirkungen auf die Tiere • Kollision einer geplanten Terrasse der Jugendherberge mit dem Waschbärengehege des Zoos • Erweiterung des Campus auf den Hühnerstein – dadurch könnten wertvolle Flächen zur Nahrungsmittelproduktion verloren gehen • Verlust von Grünflächen im Neuenheimer Feld durch weitere Bebauung, z.B. Wiesen an den Sportplätzen
Kontrovers diskutiert	• Verbreiterte Uferpromenade und dadurch mehr Plätze zum Aufenthalt am Fluss grundsätzlich positiv – allerdings strittig, ob es vertretbar ist, dass hierfür der Zoo Fläche einbüßt
Verbesserungsvorschläge	• Alternative zum Brückenbau über den Zoo • Flächen des Zoos erhalten • Noch mehr Grün, Radwege und Fußgängerwege • Teile des Neckaruferweges nur für Fußgänger freigeben

Thema „Mobilität“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Nutzung des Klausenpfads • Anbindung mehrerer Fahrradrouten (u.a. über die mögliche fünfte Neckarquerung) • Separate Brücke für Radfahrer entlang des Wehrsteiges • Verschiebung des Verkehrsring in den Norden
Kritisch bewertet	• Fokussierung auf den bestehenden Individualverkehr anstatt Umorientierung auf Nah- und Radverkehr • Vierspurige Straße für den Individualverkehr und Ausbau von Parkplätzen • Reduzierung der Biotope und Naherholungsgebiete durch weitere Angebote für den Autoverkehr • Nicht passende Nordanbindung für Pendelbusse und sonstige Fahrzeuge
Kontrovers diskutiert	• Mieträder oder -roller werden positiv gesehen, verbunden mit dem Hinweis, dass aufgrund Bequemlichkeit der motorisierte Verkehr bevorzugt wird • Fünfte Neckarquerung
Verbesserungsvorschläge	• Einführung von Minibussen • Straßenbahn auf der Südstraße • Ausbau des bestehenden Wehrsteges für Radfahrer durch Verbeiterung und Ergänzung einer Rampe • Tiefgaragen zur Flächeneinsparung

Thema „Städtebau“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	• Erhalt von Freiflächen • Geplante Zunahme von Wohnmöglichkeiten
Kritisch bewertet	• Bebauung des Hühnersteins, u.a. Gefährdung seiner Funktion als Naherholungsgebiet und Naturreservat und als möglicher Einstieg in die Bebauung des Handschuhsheimer Feldes • Passives Gebäudedesign bei den Laborgebäuden und Verlagerung der Geriatrie- und Orthopädiekliniken
Kontrovers diskutiert	-

Verbesserungsvor-schläge	• Andere Führung/Umleitung der Buslinien 31 oder 32 • Fußgänger- und Fahrradalleen mit Zierkirschen und Forsythienhecken bepflanzen • Bei Neubauten Abdunklung von Glasfronten (passives Gebäudedesign, könnte ein Aufheizen der Gebäude verhindert) • Anstatt einer möglichen Bebauung des Hühnersteins eine mögliche Nachverdichtung der bestehenden Wohngebiete • Durchmischtes Gebäudekonzept für die Uferpromenade („Boulevard Konzept am Necker“)

Thema „Technische Infrastruktur“	
Von Teilnehmenden positiv bewertet	-
Kritisch bewertet	-
Kontrovers diskutiert	• Wachstum des Universitätsgeländes gegenüber dem Landschaftsschutz des Neuenheimer Feldes
Verbesserungs-vor-schläge	-

4 Fazit und Ausblick

Äußerst deutlich wurde, dass Mobilität das Thema ist, bei dem viele Bürgerinnen und Bürger Heidelbergs den dringendsten Handlungsbedarf sehen. Dementsprechend sind hierzu auch die meisten Beiträge und Kommentare geschrieben worden. Auffällig ist zudem, dass es sich in Bezug auf alle Themenfelder (Mobilität, Städtebau, Freiraum und Technische Infrastruktur) um ein heterogenes Meinungsbild handelt.

Das Diskussionsklima während des Dialoges war angemessen und die Beiträge verstießen selten gegen die Dialogregeln. Mehrheitlich wurden reflektierte und sachlich begründete Anregungen getätigt. Zum Dialogformat selbst wurde sehr wenig Kritik geäußert.

Die Userinnen und User haben durch ihre Vorschläge, Anregungen und Meinungen den Online-Beteiligungsprozess zum Masterplanverfahren mitgestaltet und tragen so ein Stück weit zur Entstehung des Masterplans bei.

Weitere Informationen zur öffentlichen Veranstaltung vom 9. Juli 2019 und den Forumssitzungen sowie die qualitative Auswertung sind auf der Website www.masterplan-neuenheimer-feld.de zu finden.

Anlage

Büro Møller – Beiträge und Kommentare

Titel	Beitragstext	Kommentare
Kategorie Freiraum		
Nicht durchdachter Entwurf	Eine Brücke die direkt über das Zoo-Gelände führen soll. Hier wird das Zoogelände zu Lasten der Tiere massiv eingeschränkt. Tierhaltung unter einer Brücke ist nicht möglich, zuviel Gefahren die von "oben" auf die Tiere einwirken.	
Untergräbt pädagogische Arbeit	Sowohl aus pädagogischer als auch aus sportwissenschaftlich-gesundheitlicher Sicht ist der Entwurf so nicht annehmbar. Eine Einschränkung des Zoos untergräbt gleichzeitig auch dessen zoopädagogische Arbeit - weniger Platz heißt automatisch auch weniger Lernmöglichkeiten über Tiere und Natur. Und in Zeiten, in denen nur wenige Kinder die ohnehin schon geringen Bewegungsempfehlungen der WHO erfüllen können, sollten lieber mehr Bewegungsanregungen geschaffen werden, anstatt schon bestehende zu überbauen.	
grüner Campus (Feld bleibt Feld)	Sehr gelungene und schöne Ideen für die Durchgrünung des Campus (Feld bleibt Feld), die Aktivierung des Neckarbogens und die Wegevernetzung in den Campuszellkern.	
Entwicklung Neckarufer	Die Entwicklungsvorschläge für das Neckarufer halte ich für nicht ganz durchdacht. Verschiebung des Biodiversitätszentrums und Querung des Zoos mit einer Brücke führen hier zu massiven Eingriffen. Sicher lässt sich hier noch eine verträglichere Lösung finden, um das Ufer des Neckarkanals zugänglicher zu machen.	
Zu großer Flächenverbrauch	Das Büro Möller schlägt die Erweiterung des Campus auf das Gewann Hühnerstein vor. Dadurch gehen wertvolle Flächen zur Nahrungsmittelproduktion verloren, die überdies	

	sehr ertragreiche Böden besitzen. Der Entwurf ist daher nicht akzeptabel. Eine andere Planung zeigt wie sparsamer Umgang mit Flächen aussieht.	
Entwicklung des Zoos	Sowohl die Reduzierung der östlichen Fläche der geplanten Zooerweiterung als auch ein Steg über den Zoo beeinträchtigen die weitere Entwicklung unseres Heidelberg Zoos. Absolut unrealistisch, einen offenen Steg quer über den Zoo zu führen. Erst erhält der Zoo Fläche, es werden Konzepte für dessen Zukunftsfähigkeit erstellt und dann soll ein Teil der Fläche wieder verloren gehen.	
Der Zoo darf nicht schrumpfen	Eine Brücke über dem Zoo mag zwar für Außenstehende sehr spannend klingen, ist aber in der Realität nicht ohne Folgen umsetzbar. Es erklärt sich von selbst, dass in dem Bereich unter der Brücke niemals Tiere gehalten werden können. Erstens wäre das Stress für die Tiere ("Von oben lauert Gefahr"), außerdem würde da so einiges im Gehege landen, was den Tieren schaden kann. Sei es nur das "gesunde Obst oder Gemüse" (z.B. an einem durchschnittlich besuchten Tag ein Stück Apfel mal 1000 Besucher) oder auch eine Plastikflasche, ein Schnuller oder Schuh. Das heißt, man müsste einen großen Bereich unter der Brücke "tierfrei" halten . Mit anderen Worten: Der Zoo verliert Fläche, obwohl er dringend mehr Fläche benötigt. Diese Idee darf meiner Meinung nach nicht umgesetzt werden.	
Schlechter Entwurf für den Zoo	Die Brücke über den Zoo ist meiner Meinung nach eine schlechte Idee. Sie birgt unvorhersehbare Gefahren für Tiere, Tierpfleger und Besucher. Mindestens ebenso negativ ist die Flächenverkleinerung des Zoos. Das Erweiterungsgelände ist essenziell und eine Abgabe absolut inakzeptabel!	
Naja	Gut gemeint aber in der Umsetzung doch eher nicht Gut. Eine Brücke durch den Zoo?! Unkontrollierter "Besucher"-Verkehr birgt große Gefahren für Tier und "Besucher" Des	

	Weiteren ist es nicht hinzunehmen, dass die Fläche des Zoos verkleinert wird!	
Flächenverlust für den Zoo	Bei diesem Entwurf gibt der Tiergarten ein Teil seiner derzeitigen Fläche ab. Dies ist nicht hinnehmbar! Die Anbindung zum Zoo ist ok und das grüne Konzept auch, allerdings darf der Zoo als Wissenschaftlicher Standort nicht in Mitleidenschaft gezogen werden. Dies sollte nachgebessert werden ansonsten kann dies nicht das Konzept sein und sollte so nicht ausgeführt werden.	
Zoofläche nicht verkleinern!	Das für den Zoo so wichtige Erweiterungsgelände wird dem Tiergarten im Entwurf wieder weggenommen, da das Biodiversitätszentrum Richtung Westen an das Afrikahaus verschoben wurde. Das ist auch praktisch nicht umsetzbar da dann kein Außengehege möglich wäre. Die Zoofläche darf nicht verkleinert werden!	
Belastung des Zoos	Die geplante Terrasse Jugendherberge kollidiert mit dem Gehege der Waschbären, das extra als Schaufenster zur Jugendherberge gebaut wurde. Der Steg über den Zoo ist ein Anachronismus - Tierhaltung ist in der Nähe eines sozial nicht kontrollierten Steges nicht mehr möglich. Dort wo solche Bereiche vorhanden sind plant man den Rückbau. Das Biodiversitätszentrum steht mitten in der geplanten Afrikasavanne. Der Effekt mit dem bis spät abends geöffneten Biodiversitätszentrum urbanes Leben an die Angsträume im Umfeld der Wohnheime zu bringen lässt sich so nicht erzielen.	
More green areas	Ideally there should be green squares dispersed within the campus area, with pathways for walking among vegetation. Also bicycle paths should be given priority over car roads, ideally with protection for the bicycle lanes wherever the space has to be shared.	

Uferpromenade	Fast alles Entwürfen ist eine verbreiterte Uferpromenade wichtig. Das finde ich sehr gut, es ist ein Witz wie wenig Heidelberg aus der "Stadt am Fluss" Idee gemacht hat. Auch wenn der Zoo Platz einbüßen muss, es ist mehr als vertretbar, wenn die Uni an den Neckar heranrückt. Von allen Entwürfen sollte hier derjenige gewählt werden, der das Feld am weitesten zum Neckar öffnet. Also nicht nur "mal einen Weg zum Fluss" sondern Plätze und Aufenthalt schafft	
Neckarpromenade	Ich bitte zu beachten, dass der Weg am Neckar nicht sonderlich breit ist und auch in vielen Bereichen nicht erweitert werden kann, ohne den Zoo zu beschneiden. Da der Zoo ohnehin wenig Platz hat, sollte das unter allen Umständen vermieden werden. Es wäre zu prüfen, ob man Teile des Neckaruferweges nur für Fußgänger freigibt (besonders zwischen Zoo und Neckar ist es sehr eng). Ich kann aus Ihrem Plan leider nicht erkennen, wie das geplant ist.	
Studentin	Sehr geehrte Damen und Herren, ich persönlich und meine Freunde nutze sehr gerne die "natürlichen" Grünflächen für Sport und zum Entspannen und bin daher GEGEN die weitere Bebauung des Neuenheimer Feldes, besonders sollten die freien Wiesen an den Sportplätzen (beim Olympidastützpunkt, hinter den Studentenwohnheimen) und die Felder unbebaut bleiben.	**Bebauung Zwischenräume der Sportplätze** Ich möchte der Studentin widersprechen. Alle Büros nahem eine vorsichtige Bebauung der Zwischenräume der Sportanlagen vor. Ich denke das ist gerechtfertigt, denn hier sind die Flächen durch Sportanlagen und Zubringerverkehr eh sehr parzelliert und haben kaum noch Charakter einer Grünzone. Ich glaube man kann von den Studenten verlangen ein paar Meter weiter zu gehen, denn auf Höhe des PH-Gartens bleibt alles zusammenhängend grün. Alle Vorschläge schlagen eine Behutsame Bebauung dieses Zwischenbereichs vor. Das ist ein guter Kom-

		promiss zwischen Ausbreitungswillen der Uni und Landschaftsschutz des Feldes. **Rektorfragen** Ja , da müsst ihr mal euren Rektor, Herrn Prof. Dr. Dr. h. c. Eitel fragen, was er mit seiner UNI in den nächsten Jahren noch so alles vor hat.
Kategorie Mobilität		
Entwicklung Studentenzahlen und Arbeitsleben	DiecZahl der Studienanfänger wird laut Kultusminister Konferenz zurück gehen. Statt 76.000 im Jahr 2016, rund 69.000 in 2025. Davon sehe ich nichts in den Planungen. Wird der Flächenbedarf der Einrichtungen im Neuenheimer Feld bleiben? Werden zukünftig weiterhin alle morgens ins Büro fahren und nach einem 8 Stundentag abends zurück? Viele Arbeitsplätze sind doch schon heute nicht mehr an ein bestimmtes Büro gebunden. Die Arbeit kann von Zuhause erledigt werden. Dadurch benötige ich im Neuenheimer Feld weniger Raumbedarf und habe auch weniger Individualverkehr. Diese Aspekte sind bei keinem der Konzepte ausrechend berücksichtigt. Die Frage ist doch: Wie wollen wir zukünftig leben und arbeiten und wie viel Raum und Mobilität benötigen wir dafür.	
neue Fahrradbrücke beste Lösung	Eine separate Brücke für Fahrräder parallel zum Wehrsteg = beste Lösung ohne Benachteiligung jeweden Zieles im Feld. Verstehe nicht, warum die anderen Konzepte diese Idee immer von Südwesten nach Nordosten führen müssen... Für Radler aus (süd-) östlicher Richtung mit Ziel Kliniken wäre das immer ein Umweg, wenn man die Abgastrasse Berliner Straße meiden will .	
Straßenbahn wäre besser	no go: eine Nordanbindung für Pendelbusse oder sonstige Fahrzeuge, dies wurde schon vom bisherigen Gemeinderat abgelehnt. Wenn jetzt noch eine Straßenbahn auf der	

	Südtrasse bei der Kirschnerstraße ankommend über den Klinikring bis zum neuen Hauptplatz fahren würde (statt die unbequemen und zu kleinen Busse), wäre das schon ein echt tolles Gesamtkonzept. Respekt und bravo an das Team C.F. Møller, Arup und HENN	
Neckarquerung	Sehe ich das richtig, dass es hier keine richtige (für mehrere Verkehrsträger geeignete) neue Neckarquerung gibt?	
4-spurige (Schnell-) Strasse entlang des Campus?	Die Planung des Büro Möller scheint aus den 60er Jahren zu stammen. Eine 4-spurige Strasse durch den Campus ist absolut nicht zeitgemäß und wird mitnichten zu einer Verringerung des PKW Verkehrs führen.	
Zuviele Parkplätze im Campus	Der Entwurf von Möller beinhaltet über 5000 Parkplätze im Campusbereich. Akzeptabel sind Parkplätze dort nur für Patienten, dren Angehörige sowie eine begrenzte Zahl für Klinikmitarbeiter mit Dienstzeiten, die schlecht mit dem ÖPNV vereinbar sind. Gleichzeitig ist ein großer P&R Parkplatz am S-Bhf Wieblingen vorgesehen. Die Akzeptanz einer solchen P&R Anlage sinkt jedoch stark angesichts des großen Parkplatzangbotes auf dem Campus. Die Flächen dort sind einfach zu kostbar für PKW-Stellplätze	
Straßenbahn	Für die Verkehrsprobleme im Neuenheimer Feld sollte zwingend und auch notwendig eine Straßenbahn gebaut werden. Das Urteil vom Gerichtshof in Mannheim verbietet nicht die Straßenbahn. Es sollte der Beschluß des Gemeinderates umgesetzt werden und die Straßenbahn so gebaut werden, wie dort auch beschlossen wurde. Der Gemeinderat hat ja die Entscheidungsgewalt in Heidelberg, und nicht die Uni oder Hr. Eitel.	
nein zur 5. Neckarbrücke	eine 5. Neckarbrücke ist in dem bestehenden Landschaftsschutzgebiet nicht vereinbar. Auch die Fahrradbrücke im Bereich des derzeit in Planung befindlichen neuen Wehrsteges ist nicht genehmigungsfähig. Hier sollte an einen Ausbau des bestehenden Wehrsteges für Fahrradfahrer durch Verbreiterung und Ergänzung mittels Auf- und Abfahrtsrampen gedacht werden. Der	

	Ausbau des Straßenverkehrsnetztes (5. Necakrbrücke, Klausenpfad) sowie Schaffung neuer Parkplatzflächen wird nicht zu einer Reduktion des Individualverkehrs führen.	
URRmEL & Wohnheime	Momentan befindet sich am Klausenpfad die "Universitäre RadReparaturwerkstatt mit EigenLeistung". Diese zentraler in den Campus zu verlegen könnte sie erreichbarer und bekannter (da es dann beim betreten des Campus, vor allem von den Erstsemestern, gesehen wird) machen und damit möglicherweise die Radnutzung weiter erhöhen. Das Stichwort "Wohnen" kommt recht häufig im Text vor das Stichwort "Wohnheim" bedauerlicherweise nicht. Allerdings könnte es implizit gemeint sein. Mehr Wohnheime in Feld könnten Studierenden aus den Vororten, das Wohnen am Campus ermöglichen und damit den Nahverkehr entlasten. Allerdings fehlen mir Daten, um eine Aussage über den tatsächlichen EInfluss der pendelnden studierenden zu machen.	
Geplante Zunahme MIV ist kein Zukunftskonzept	Patienten, Besucher von Patienten und Personal im Schichtdients werden auch zukünftig teilweise mit dem PKW ins Neuenheimer Feld fahren wollen und evtl. auch müssen. Da diese Gruppe jedoch nur ungefähr 10% des gesamten MIV-Aufkommens ausmachen, stellt die geplante Erweiterung von Parkflächen eine Bankrotterklärung des Verkehrskonzeptes dar. Deutschland will in 2050 CO2-neutral sein, aber eine zukunftsorientierte Einrichtung wie die Universität Heidelberg plant noch mehr Parkplätze für motorisierten Individualverkehr? Das stimmt etwas ganz grundsätzlich nicht.	

Durchdachte Konzeption mit fünfter Neckarquerung	als Mitarbeiter des Uniklinikums im Rufdienst bin ich und unsere Patienten auf schnelle Zugangswege angewiesen. Im Notfall müssen viele Kräfte möglist schnell verfügbar sein. Wer täglich diesen Wahnsinn als Mitarbeiter, Besucher oder Patient mitmacht weiss von was ich rede. Daher ist eine fünfte Neckarquerung mit einem isolierten Klinikiareal unablässig. Auch die Anbindung über die fünften Neckarquerung mit Fahrrad von Eppelheim, Plankstadt und Pfaffengrund wird sich als positiv erweisen. Der Campus als autofreies Zentrum ist zukunftsweisend. Der Vergleich mit einer lendigen Zelle ist vorbildhaft und gut strukturiert. Alle Bereiche auch Erholung Lebenskomfort, Wonhen und Leben werden angemessen berücksichtigt. Das Energie und Versorgungskonzept ist ausgeglichen und zukunftsorientiert. Für mich klarer Favorit !	
Sehr mangelhaftes Verkehrskonzept	1. Park&Ride, Nordzubringer mit Ausbau von Feldwegen im Handschuhsheimer Feld für Autos: Nein! Das Ansinnen, nun auch noch Teile des Handschuhsheimer Feldes mit seinen hochwertigen Biotopen und dem unersetzlichen Wert als siedlungsnahes Naherholungsgebiet zugunsten des Autoverkehrs zu opfern (einem Verkehrskonzept, von dem man längst weiß, dass es nicht zukunftsfähig ist) macht mich schlicht fassungslos. 2. keine Campus-Straßenbahn vorhanden 3. keine umsteigefreie ÖV-Verbindungen vorhanden 4. Neckarbrücke für motorisierten Individualverkehr und Straßenbahn DURCH DAS NATURSCHUTZGEBIET: Nein! Der Zweck einer Ausweisung als Naturschutzgebiet ist es ja gerade, die Natur vor solchen zerstörerischen Aktionen zu schützen.	**Politisch nicht umsetzbar** Der Beitrag macht deutlich, dass ein derart rückwärtsgewandtes Konzept keine Chancen auf eine Mehrheit in der Stadtgesellschaft Heidelberg haben wird. Von daher schade um das Geld, dass für derartige Pläne ausgegeben wird.
Verkehrskonzept mit Nordzubringer ist veraltet	Das Verkehrskonzept ist veraltet. Der Nordzubringer ist zum Glück vom Tisch. Unnd was nützen Busse, die auch im Stau stehen? Eine Bebauung des Hühnersteins würde nur neuen Verkehr nach sich ziehen.	

Natur- und Artenschutz muss Vorrang haben vor kurfristigen Vorteilen für den Verkehr	Eine Brücke durch das Naturschutz- und FFH-Gebiet "Altneckar-Wieblingen" darf nicht gebaut werden. Sie würde diese einmalige Flusslandschaft mit ihren vielen kleinen Lebensräumen und Rückzugsgebieten für die verschiedensten Pflanzen- und Tierarten zerstückeln und damit ihren Schutz erheblich einschränken. Sie könnte für viele seltene Arten – Wintergäste (die große Wasserfläche, auf der sie landen, würde durch eine Brücke, verloren gehen), Durchzügler und für die Lebewesen, die das ganze Jahr hier sind, – kein Rückzugsgebiet mehr sein.	
löblicher Entwurf, da der Problempunkt "Parkplätze" ausdrücklich einbezogen wird	da man leider das Verkehrsaufkommen durch die Pendler aus dem Umland nicht in den Griff bekommen wird, ist das Einplanen von Parkplätzen/Parkhäusern nötig und die Entwürfe zeugen davon, dass sich hier der/die Architekten des Themas an- und dieses ernst genommen haben. Bleibt zu hoffen, dass die Stadt/Eigentümer diese Parkmöglichkeiten kostenfrei od. zumindest zu günstigen Konditionen zur Verfügung stellt. Ansonsten werden die Pendler aus dem Umland die angrenzenden Straßen nutzen, was für die Anwohner nicht akzeptabel ist. Wer bspw. einmal bei schönem Wetter am Wochenende die zur Neckarwiese angrenzenden Straßen gesehen hat, hat eine Ahnung was blühen könnte. Ideal wäre aus meiner Sicht, wenn zumindest die größeren Gebäude am Rande des Kerns Tiefgaragen hätten, die den dort tätigen Personen angeboten werden können.	**Parkplätze attrahieren Autoverkehr** Jeder Verkehrsplaner weiß, dass das Angebot sich seine Nachfrage schafft. D.h. wenn es 1000 Parkplätze gibt, werden diese ausgelastet sein, falls es 2000 Parkplätze gibt ebenso und auch 10.000 Parkplätze lassen sich füllen. Die Frage muss also umgekehrt gestellt werden: Wie viele Parkplätze sind unabdingbar, wenn es einen ordentlichen ÖPNV (Straßenbahn im Campusbereich), gute Radweganbindungen, Wohnmöglichkeiten im Umfeld und eine Bepreisung der Parkflächen gibt, die den tatsächlichen Kosten entsprechen, d.h. ohne Subventionen fürs Parken. All diese Punkte werden im Konzept nicht überzeugend aufgegriffen. Stattdessen wird Angebotspolitik betrieben - mehr Parkplätze schaffen mehr Autoverkehr.

Schwache Mobilitätsplanung	Dieser Entwurf enttäuscht auf ganzer Linie, da die Mobilitätsplanung in die völlig falsche Richtung läuft. Die Hauptverkehrswege nach aussen zu verlegen reduziert nicht den Verkehr, sondern verlängert nur die Wege auf dem Campus. Die Planung für die Erschließung durch ÖPNV sind unkreativ und zu kurz gegriffen. Die fehlende Anbindung an den Pfaffengrund und Wieblingen sind hier nur ein Beispiel. Stichstrassen für Autoverkehr auf den Campus erscheinen wie aus dem letzten Jahrtausend. Insgesamt mit Abstand der schwächste Entwurf.	**Wege auf Campus** Für den einen oder anderen ist wohl leider die Bequemlichkeit oberstes Gebot. Wer weiterhin mit dem Auto fahren möchte, der wird wohl (Miet)Fahrräder oder Roller als Lösung zumindest für "die letzen paar Meter bis zum Büro" nicht nutzen wollen geschweige denn laufen.
Wer die Vergangenheit nicht kennt...	Hi Wenn man die alte OEG Brücke über den Neckar wieder aktiviert und eine eingleisige straßenbahnstrecke zum Zoo und darüber baut, um dann Richtung autobahnbrücke eine zweite zurück zu bauen, die dann übrigens nach dem naturschutzgebiet wäre, wäre allen am meisten gedient. Und der Betriebshof stünde auch besser da... https://rhein-neckar.blogspot.com/2018/11/der-neue-betriebshof-in-heidelberg-hier.html?m=1	
Verkehrstechnisch ein interessanter Entwurf	Es gefällt, das neben dem Personenverkehr auch der Güterverkehr mitgedacht wurde. Auch die Fahrradrouten sind durchdacht, zentral und mit der Anbindung Wieblingen überzeugend. Weniger überzeugend ist das ÖV Konzept. Mit dem Bus lassen sich kaum mehr Menschen vom öffentlichen Nahverkehr überzeugen als heute, wo ist die Verbesserung. Es fehlt einen überzeugende, umsteigefreie Anbindung der Gneisenaustrasse (hier könnte ein P+R entstehen), S-Bahn Wieblingen (Umstieg aus Mannheim, eventuell irgendwann mal Schwetzingen, und potentiell P+R) und nach Norden. Das können andere besser!	
Verkehrsring sehr sinnvoll!	Gute Idee den Verkehrsring weiter nach Norden zu rücken. Somit werden alle Gebiete gut erschlossen und der Kern bleibt Autofrei! Perfekt!!!	
Endlich mal jemand...	... der den Klausenpfad sinnvoll nutz und somit den nördlichen Bereich beidseitig erschliesst! Danke und weiter so!	

Straße "Im Neuenheimer Feld"	Die im Møllerschen Plan sog. Straße "Im Neuenheimer Feld" zur äußeren Erschließung des Neuenheimer Feldes ist ab dem Versorgungszentrum Medizin in Wahrheit der Klausenpfad und dient hier offensichtlich zur ersten Bebauung des Handschuhsheimer Feldes auch im östlichen Bereich.	**Ja stimmt, finde ich aber gut** warum sollte man in dem Bereich nicht beidseitig des Klausenpfades bebauen dürfen. Baurecht besteht ja... **Wachstum ist nicht alles** Ja, die UNI hat halt viel mehr Baurechte als viele wissen (Stichwort Hühnerstein) Allerdings dürfte es nach dem aktuell gültigen Bebauungsplan mit einer Geschossflächenzahl von 0,9 und einer Freiflächenzahl von 1,2 überhaupt keine neuen Gebäude geben. Die UNI kauft sich da immer mit Steuergelder frei und baut dann doch.
ÖPNV	Die Wege zwischen Haltestelle und Ziel sind zu weit, um den ÖPNV attraktiv zu machen. Eine autonomes Minibussystem, wie es in Bayern durch die Deutsche Bahn gerade getestet wird, könnte mehrere Linien im Campius bedienen und so näher zum Zielort führen.	**Mietfahrräder und Roller eine Alternative?** "zu weit" ist nicht für jeden die gleiche Strecke. 15 Min. Fußweg sind für einige akzeptabel, für andere leider nicht. Ein Minibus wäre ein Kompromiss. Evtl. ist es ja auch möglich an allen Haltestellen konsequent Mietfahrradstationen einzuplanen.
Verkehrssituation	Ausbau der ÖPNV im Neuenheimer Feld + Verbesserung der Zuverlässigkeit des ÖPNV Eine Staßenbahnlinie reicht nicht aus. Sollten auch bis Schriesheim/Dossenheim fahren -> bessere Anbindung der Randgebiete Botanischer Garten erhalten	

Hauptstraße in NF	Bitte die Hauptstraße in Neuenheimerfeld zweispurig für jeder Richtung machen.	
Es geht auch ohne weitere Brücke	Im Gegensatz zur 1. Version keine Brücke mehr notwendig, wie auch bei allen anderen Entwürfen. Es wäre in der Tat ein Anachronismus bei einem Masterplan bis 2050 dem individuellen Strassenverkehr soviel Vorrang zu geben. Es wird sich ändern, also warum noch Pläne aus den 60er Jahren aus der Mottenkiste holen?	
Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld	Die Straße bzw. der Feldweg, den Sie für den Nordzubringer vorschlagen, ist zu eng. Schon jetzt passen dort zwei Autos kaum aneinander vorbei. Um, die von Ihnen geforderten Ausweichmöglichkeiten zu schaffen oder den Weg zu erweitern, werden Sie Menschen enteignen müssen. Es liegen einige Freizeitstätten und Geschäfte (Boxerclub, Hundetagesstätte/(Pension), Baumschule Wetzel, Schützenverein und Schäferhundeplatz) an diesem Weg, die auch einiges an Zulauf haben. Durch die Schranken im Handschuhsheimer Feld sind diese nur über Ihre angedachte Nordzubringer-Route anfahrbar. Das bedeutet, dass Ihre Shuttlebusse einiges an Gegenverkehr haben werden. Ich halte daher und auch, weil das Handschuhsheimer Feld ein Erholungsgebiet bleiben soll, einen Nordzubringer für die falsche Lösung. Die Diskussionen und der Widerstand der Heidelberger Bevölkerung, als die Stadt eine Nordzubringer Park und Ride Einrichtung als schnelle Lösung des Verkehrsproblems vorgeschlagen hat, hat aufgezeigt, dass dies nicht der richtige Weg sein kann und es in Heidelberg hierfür kaum eine Mehrheit geben wird. Auch wenn mir Ihr Entwurf in vielen Aspekten sehr gut gefällt, halte ich diese Lösung für das Verkehrsproblem für einen Irrweg. Außerdem bezweifle ich, dass Dossenheim sich bereit erklären wird, einen Parkplatz für Heidelberg zu bauen.	

Kategorie Städtebau		
Tolles Gesamtkonzept - Respekt an die geleistete manpower	Der Entwurf vom Team C.F. Møller, Arup und HENN ist sicherlich der umfangreichste, viele neue highlights (Handschuhsheimer Markt, die campusinterne Promenade, innovative Mobilitätshubs etc.) und offensichtlich mit viel manpower erstellt. Den Hühnerstein und die nördlichen Sportanlagen mit zu überplanen ist bei so einem Masterplan richtig, wenn auch vielleicht die tatsächliche Bebauung in 20-30 Jahren nie erfolgen wird. Die Idee dem Campus einen gewissen Raum zum Entwickeln und Experimentieren zu lassen ist grundsätzlich sehr gelungen. Niemand weiß, was in 10 oder 20 Jahren wirklich wichtig ist. Auch mehr Wohnen auf dem Campus im Süden und im Übergang zum Handschuhsheimer Feld erspart zusätzliche Fahrten für Angestellte und Studierende aus dem Umland. Ein echt tolles Gesamtkonzept. Respekt und bravo an das Team C.F. Møller, Arup und HENN	
Schlechtester Entwurf	relativ hohe Geschossflächenzahl, vollständige Bebauung Hühnerstein nicht erwünscht, kein leistungsfähiges Nahverkehrsmittel im Campus, keine unmittelbare Erschließung mit leistungsfähigem ÖPNV nach Norden, 5. Neckarquerung geht gar nicht, Park &Ride zu nahe am Zielort	
nein zur Bebauung Hüherstein; nein zu Terrassengebäude	Leider bleibt beim dem Konzept Möller vieles sehr plakativ und nicht durchdacht. Das entwickelte städtebauliche Konzept, Typologie 3: Terrassengebäude ist nicht mehr zeitgemäß und passt nicht zur Heidelberger Stadtplanung. Die Bebauung der bisherigen Grünzone "Hühnerstein" ist angesichts der vielen Möglichkeiten der Nachverdichtung auf dem derzeitigen Campusgelände inakzeptabel.	
Keinerlei Bebauung im Hühnerstein gewünscht	Dieses direkt an das Neuenheimer Feld angrenzende Gebiet hat eine sehr wichtige Bedeutung als Naherholungsgebiet (der PH-Garten ist ein kleines Paradies). Zudem bietet es Biotope für zahlreiche Tierarten. Eine Bebauung würde all dies zerstören. Weiterhin ist zu befürchten, dass eine Bebauung	

	im Hühnerstein nur ein Einstieg in die Bebauung des Handschuhsheimer Felds wäre.	
Passives Gebäudedesign bei Laborgebäuden	In Laborgebäuden wie z. B. INF 271 wird die komplette Luft bis zu achtmal pro Stunde ausgetauscht. Dies verhindert einen effizienten Einsatz von Klimaanlagen. Durch die Verwendung von großen Glasfronten heizen sich diese Gebäude allerdings im Sommer zu unerträglichen Temperaturen auf, die noch dazu ein sicheres Arbeiten im chemischen Labor unmöglich machen, da z. T. die Raumtemperaturen die Siedepunkte von Lösungsmitteln übersteigen. Bei den geplanten (Passiv-)Neubauten sollte daher ein besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, etwaige Glasfronten wirksam abzudunkeln und ein Aufheizen zu verhindern.	
Verlagerung von Klinken ins NHF	Eine Verlagerung der verkehrlich sehr gut angebundenen Geriatrie- und Orthopädiekliniken ins NHF scheint nicht sinnvoll - aufgrund der begrenzten Fläche im NHF. Die Orthopädie hat einen schönen Platz in Schlierbach - viel viel besser als reingequetscht ins Neuenheimer Feld. Auch die verkerhliche Situation braucht nicht noch mehr Besucher, die z.B. mit dem PKW anreisen.	
Buslinie über die Promenade	Im Falle dieses Plans sollte die Buslinie 31/32 anstelle des Technologieparks eher über das Fahrradrückgrat und die Achse Exerzierplatz - Bunsengymnasium zum Bismarckplatz umgeleitet werden. Die so umgangene Bushaltestelle sollte ggfs. ersetzt werden durch einen weiteren Straßenbahnhaltepunkt nördlich des Technologieparks, etwa bei den Nordgebäuden des DKFZ. Der Wipfelpfad über den Zoo sollte außerhalb dessen beginnen und enden, um auch ohne Entrichtung der Eintrittsgebühr benutzbar zu bleiben. Der Botanische Garten sollte die in seinem Süden angeschlossenen Gewächshäuser behalten. Der geplante Klinikumspark sollte sich weiter öffnen, um größer und einladender für die Öffentlichkeit zu wirken. Die nördlich von INF 368 angebauten Zierkirschen und die Forsythienhecken sollten aufgrund ihrer besonders schönen	

	Blüte in größerer Zahl an den Rand der Fußgänger- und Fahrradalleen gepflanzt werden. Das Hausnummernsystem sollte weiter benutzbar sein und im Nordanschluß durch die Blöcke 8XX, 9XX, und ggfs. 0XX erweitert werden.	
Sport Rambla...bla...bla	Sport Rambla? Was soll das sein? Ein schöne Worthülse, ebenso der Wissen-Hub, wie kann das ein ordnendes Prinzip sein? Gute Idee über den (Bio)-Markt das Feld einzubinden und Unigelände "ausklingen" zu lassen.	
Uferpromenade 2	Nach Durchsicht aller Pläne, die Uferpromenade wird nicht so intensiv eingebunden, wie vielleicht möglich. Ja sehr viel Grün und parkartige Struktur, aber man könnte sich durchmischte Gebäude (Wohnen, Arbeiten, Verkauf) näher am Ufer vorstellen. Das "Boulevard Konzept" am Neckar.	
Grüne Flächen im Campus	Ich finde es gut, dass Sie grüne Flächen im Campus zu erhalten versuchen. Ich möchte darauf hinweisen, dass an vielen Orten auf dem Campus Orchideen blühen. Diese Flächen sollten unbedingt erhalten bleiben und müssen auch unbedingt vor Baustellen bedingter Zerstörung geschützt werden. Es wäre sonst ein unwiderbringlicher Verlust für Heidelberg und meiner Meinung nach auch für den Campus. Welcher andere Universitätscampus kann von sich noch behaupten, dass dort Orchideen blühen?	
Technische Infrastruktur		
WLAN	Flächendeckende Abdeckung im Außen- und Innenbereich (auch alle Seminarräume und in der Krehlklinik), ohne das dies wie bei den Zahnmedizinstudierenden vom eigenen Budget abgezogen wird (das ist wirklich ein Armutszeugnis!). Das WLAN sollte dann im Idealfall nicht nur angezeigt werden, sondern auch tatsächlich funktionieren ;)	

Büro Höger – Beiträge und Kommentare

Titel	Beitragstext	Kommentare
Kategorie Freiraum		
Massive Einschränkungen des Zoos nicht annehmbar	In Zeiten, in denen Klima- und Umweltschutz höchst aktuell sind und immer weniger Kinder die ohnehin sehr geringen Bewegungsempfehlungen der WHO erfüllen können, ist ein Entwurf wie dieser nicht annehmbar. Die Einschränkungen des Zoos sind nicht nur nachteilig für die Tiere, die Mitarbeiter und die Zoobesucher, sondern grenzen auch weitere Lernmöglichkeiten der Kinder über Umwelt und Tiere sowie Bewegungsfreiraum und -anreize ein.	
Massiver Verlust an Grünflächen	Im Vergleich zu den anderen Entwürfen geht hier dem Campusgelände durch massive Nachverdichtung, Planung von vielen sehr hohen Gebäuden, Überbauung des Zoos etc. sehr viel Grünfläche und damit Lebensqualität für alle die hier arbeiten oder wohnen verloren. Wie wichtig eine grüne Lunge in diesem Bereich ist, merkt spätestens bei diesem Wetter jeder - und kein Baumbestand überlebt die Högersche Planung. Und diese „Seilbrücke“ über den Neckar klingt nach einem Witz. Warum nicht gleich Pferdedroschken statt Bussen?	**Nachverdichtung** Sie haben sich die ENtwürfe und Erläuterungen nicht genau aungeschaut. Der Entwurf Höger hat die geringste Verdichtung von den 4 Entwürfen. Seine GFZ liegt bei 1,5, nach der Baunutzungsverordnung wären für Hochschulen 2,4 möglich. Dadurch dass Höger einzelne Gebäude eingezeichnet hat, ASTOC und MOller z.B. aber nur Cluster, wird er Eindruck erweckt, es sei sehr dicht.
Sparsamer Umgang mit Flächern	Das Büro Höger setzt auf verdichtete Bebauung im inneren Bereich des Campus. So kommt das Konzept der kurzen Wege voll zur Geltung. Bei einer Bebauung des Gewann Hühnerstein betrüge die Strecke zum DKFZ ca. 1,5 km, eine Entfernung, die zu Fuß für die meisten bereits unattraktiv ist. Als langjähriger Arbeitnehmer im Neuenheimer Feld habe ich diese kurzen Wege zwischen Kliniken und Forschungseinrichtungen bzw. von einer Forschungseinrichtung zur anderen sehr geschätzt.	

Entwicklung des Zoos	Der Zoo ist auf dessen Areal mit dem Entwicklungsgelände gesetzt. Eine Verlegung kann das Land wohl nicht bezahlen. Es kann nicht sein, dass die städtische Einrichtung Zoo in ihrer langfristigen Entwicklung gegen das Klinikum ausgespielt wird.	
Riesiger Geländeverlust für den Zoo	Der Entwurf von Frau Höger beinhaltet massive Geländeverluste für den Zoo. Das kann nicht im Sinn der Stadt Heidelberg sein und wäre für Tiere, Mitarbeiter und Besucher ein herber Verlust.	
Der Zoo bleibt auf der Strecke	Durch eine so drastische Verkleinerung der Zoofläche ist nun wirklich niemandem geholfen. Wie soll - bei gleichbleibendem Tierbestand - auf halbierter Fläche noch bedürfnisgerechte Tierhaltung stattfinden? Genau. Gar nicht. Zumindest nicht ohne gewaltige Abstriche bei Besucherzahlen und Attraktivität des Zoos!	
Gehts noch?	Offensichtlich ist bei der Planung vergessen worden, dass der Tiergarten wissenschaftlicher Standort, Bildungsstätte und Naherholungsgebiet ist. Eine Flächenverkleinerung kann daher keine Lösung sein. So geht es nicht! Dieses Konzept kann nicht zukunftsweisend sein und sollte entweder stark verbessert oder abgelehnt werden.	
Hühnerstein muss erhalten bleiben	die Planer haben den Wert der Grünzonen von Campus-Ring sowie Hühnerstein als wertvolle Ökosysteme erkannt.	
Erholungsgebiete und Grünflächen	Die Flächen des Heidelberger Zoo's zu beschneiden, bzw. das dringend benötigte Erweiterungsgebiet für den Zoo anderweitig zu nutzen, finde ich keine Gute Idee und das sollte so auch nicht umgesetzt werden. Bei allen anderen Entwürfen wurde das wesentlich besser gelöst.	
Es geht besser!	Meinungen sind unterschiedlich wie die Menschen. Aber, warum ist der Entwurf Höger, der einzige Entwurf, der massiv in das Zoo Erweiterungsgelände eingreift? Dies muss nach einem jahrzehntelangen Kampf um das Gelände des Reitervereins	

	nicht sein und straft die Streiter in der Sache Zooerweiterung mit Füßen. Das es deutlich besser geht, zeigen die anderen Entwürfe!	
noch schlechter kann man nicht planen	dem Zoo platz zu streichen, den er als Ersatzfläche (wegen geplanter Straßenbahnführung am alten Spielplatz) bekommen hat, kann doch wohl nicht wahr sein, ein Betrieb mit ständig wachsenen Besucherzahlen brauch diese Flächen um eine moderne Tierhaltung zeigen zu können	
Straßenbahn und Zoobeschneidung sind unsinnig	Die von der Universität aus guten gründen abgelehnte Straßenbahn und die Beschneidung des Erweiterungsgeländes des Zoologischen Gartens machen dieses Konzept in meinen Augen völlig ungeeignet für einen sinnvollen masterplan des Neuenheimer Feldes in dem Universität und Zoo die größten Anziehungspunkte sind...	
Mehr Platz für den Zoo	Der Entwurf beschneidet in dieser Form die Entwicklungsfläche des Zoos um fast 50%. Die Fläche wird aber für eine gute Tierhaltung benötigt. Auch an der Jugendherberge ginge dem Zoo Fläche verloren.	
Wie wichtig sind denn die Wiesen?	Fast alle Büros nahmen eine vorsichtige Bebauung der Zwischenräume der Sportanlagen vor. Ich denke das ist gerechtfertigt, denn hier sind die Flächen durch Sportanlagen und Zubringerverkehr eh sehr parzelliert und haben kaum noch Charakter einer Grünzone. Was ist denn so schwierig ein paar Meter weiter zu gehen, denn auf Höhe des PH-Gartens bleibt alles zusammenhängend grün. Alle Vorschläge schlagen eine Behutsame Bebauung dieses Zwischenbereichs vor. Das ist ein guter Kompromiss zwischen Ausbreitungswillen der Uni und Landschaftsschutz des Feldes. Ohne Bebauung muss viel nachverdichtet werden und für die Landschaft-architektonischen Spielereien (ich meine das positiv), wie Gewässer und Plätze "on Campus" , die den Campus auflockern, bleibt kein Platz. Das	

	Leben wird urbaner, also auch der Campus, auch wenn Heidelberg immer noch dem "Biedermeier Image" nachhängt.	
Super Idee	Sehr geehrte Damen und Herren, mir gefallen die Ideen in diesem Entwurf gut und ich finde es besonders positiv, dass die Wiesen beim Sportplatz (hinter den Studentenwohnheimen) und die Felder nicht bebaut werden sollen, sondern so bestehen bleiben wie sie sind.	
Uferweg am Neckar	Ich finde es sehr positiv, dass bei Ihnen der Uferweg am Neckar nur für Fußgänger angedacht ist.	
Kategorie Mobilität		
keine Tram über OP	Eine Tram-Trasse direkt an der Kopfklinik vorbei ist ein absolutes NoGo. Ist das nicht sowieso längst vom Tisch?	
alte Trambahntrasse bringt nichts	zu der vom Team Höger übernommenen alten Trambahntrasse (von der UNI-Leitung gerichtlich mit viel juristischem Aufwand im letzten Moment noch verhindert) gibt es eigentlich nichts mehr zu sagen: hier müssen akzeptablere Lösungen her.	
Neckarquerung	Also hier keine neue Neckarquerung für motorisierten Individualverkehr?	
Klarer Vorrang für die ÖPNV Erschliessung	Das Büro Höger setzt konsequent auf die Erschliessung durch Buss und Strassenbahn, und letztere als Ringlinie. Für den Stadtteil Wieblingen ist allerdings der P&R Platz direkt neben der Wohnbbauung sehr problematisch und sollte unbedingt vermieden werden. Da eine 5. Neckarquerung nach Ausage der Planungsbüros in den nächsten 20-25 Jahren sowieso nicht zur Verfügung stehen wird, ist ein solcher P&R Platz auch gar nicht erforderlich. Das Neuenheimer Feld kann auch nicht noch 25 Jahre auf eine verbesserte Anbindung warten. Deshalb muss der Vorrang für den ÖPNV durch entsprechende Signalschaltung bereits ab dem Hauptbahnhof gewährleistet sein.	

Zweiradbrücke statt Fahrradbrücke	Man könnte erwägen, die Fahrradbrücke auch als Zweiradbrücke zu nutzen. Dann würden sicher mehr Menschen von PKW auf Zweiräder umsteigen, was sowohl für die Pendler aus dem Westen von Vorteil ist als auch die Stauprobleme sowie die Parkplatzprobleme im Neuenheimer Feld reduzieren kann. Eine Beschränkung auf unmotorisierte Zweiräder ist meines Erachtens nach überflüssig. Selbstverständlich muss es eine Geschwindigkeitsbegrenzung geben, die sich aber durch die enge Auf- und Abfahrt teilweise von allein ergibt.	
ja zur dynamischen Bewirtschaftung des Parkraums; nein zur 5. Neckarbrücke in Wieblingen	Die Verbesserungsvorschläge zum ÖPNV sowie der Ausbau der Fuß- und Radwege sind unabdingbar. Die Brücke Bergheim West wird durch den Neubau des Wehrsteges in den nächsten 10 Jahren automatisch realisiert. Bis dahin sollte der bestehende Wehrsteg für Fahrradfahrer verbreitert und beidseitig mit einer Rampe versehen werden. Auch der Lösungsansatz hinsichtlich verpflichtendem Job-/Semester-Ticket sollte selbstverständlich sein. Ein guter Ansatz ist die Modernisierung der PP Bewirtschaftung. Durch die Höhe der Parkplatzgebühren kann vieles gesteuert werden. Ein Straßenbahnring ist ökologisch und ökonomisch aufgrund des hohen Investitions- und Platzbedarfs nicht sinnvoll. Die Aufgaben der ÖPNV können durch flexible Busse problemlos bewältigt werden.	
Sinnvolles ÖPNV-Konzept	Dieser Vorschlag von Höger ist der einzige brauchbare Vorschlag, da er die Strassenbahn im Neuenheimer Feld berücksichtigt. Nur mit der Bahn ist ein leistungsfähiger Verkehr möglich. Die Fahrrad-, Seilbahn- und E-Scooter-Wünsche der anderen drei Agenturen sind der übliche grüne Käse, den keiner mehr hören kann ...	**Ihr Beitrag** Sehr geehrter Hahn76, vielen Dank für Ihren Beitrag. Ein zielführender Austausch lebt insbesondere davon, dass die Dialogregeln [https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/regeln] beachtet werden. Bitte sehen Sie daher von Verallgemeinerungen wie „(…) der übliche grüne Käse“ ab. Vielen

		Dank für Ihr Verständnis. Herzliche Grüße Moderation LR
URRmEL & Straßenbahn	Die "Universitäre RadReparaturwerkstatt mit EigenLeistung" befindet sich am Klausenpfad und wird durch die Umbaumaßnahmen vermutlich verdrängt werden. Ihre Nutzung und damit indirekt die Radnutzung könnte durch eine Verlegung, weiter in das Zentrum des Campus erhöht werden. (Reparierte Räder werden häufiger gefahren und die URRmEL ist leider nicht allen Studenten bekannt.) Die Straßenbahnschlaufe sollte mit den Institutsleitern abgestimmt sein, da empfindliche Instrumente durch die Straßenbahn beeinflusst werden würden. (E.g. Teilchenbeschleuniger für medizinische oder Forschungszwecke, welche das Feld meines Wissens nach beherbergt). Dies sollte also falls noch nicht geschehen nachgeholt werden.	**URRmEL wird in diesem** URRmEL wird in diesem Entwurf doch nicht berührt. Der Ausbau des Klausenpfads wird von Höger nicht geplant.
Park and Ride im Nahbereich ökologisch und verkehrlich nicht hilfreich	Der Plan sieht Park and Ride (P+R) Parkplätze größeren Umfangs sowohl im Bereich Dossenheim als auch in Wieblingen vor. Park and Ride als Konzept wurde ursprünglich entwickelt, um ländliche Gebiete anzubinden, indem die ersten Kilometer bis zur nächsten S-Bahnhaltestelle mit dem Auto zurückgelegt werden konnten. Damit kann eine merkliche ökologische und verkehrliche Wirkung erreicht werden. Im vorliegenden Konzept wird diese Idee umgedreht - der Autoverkehr von der Bergstraße oder aus dem Kraichgau fährt im Auto bis vor die Tore Heidelbergs, um dann die letzten paar hundert Meter auf den Bus umzusteigen. Abgesehen davon, dass die niemand tun wird, außer die Parkplätze im Campusbereich sind abgesperrt und die Shuttlebusse fahren in sehr engem Takt, ist die ökologische Wirkung nahezu null. Das ist keine Verkehrsplanung für den in Heidelberg ausgerufenen Klimanotstand!	

Campus-Straßenbahn endlich durchsetzen	Es sprechen keine vernünftigen Gründe gegen eine Campus-Straßenbahn. Das Gerichtsurteil gegen die Straßenbahn im Neuenheimer Feld beruhte nicht auf Sachgründen, sondern einer Formalie: Die Uni gewann das Verfahren mit einem formalen juristischen Rückgriff auf einen Bebauungsplan aus dem Jahr 1960, der zwar z. B. Parkplätze oder Versorgungseinrichtungen, aber keine Straßenbahn vorsah. Weiterhin: Dass die vorgeblichen Sach-Argumente (Beeinträchtigung sensibler wissenschaftlicher Geräte durch elektromagnetische Felder und Erschütterungen) nur vorgeschoben waren, erwies sich spätestens 2010, als die Uni in einem Brief an den Heidelberger Gemeinderat erklärte, dass sie einer Straßenbahn auf der von der Stadt Heidelberg gewünschten Trasse zustimmen könne, wenn nur der Autoverkehr auf einen ausgebauten Klausenpfad gelegt würde.	**So ist es** Dem Kommentar ist nichts hinzuzufügen - die Stadt Heidelberg sollte darauf bestehen, dass jede weitergehende Planung im NHF voraussetzt, dass zunächst das Thema Straßenbahnanbindung geklärt wird.
Bitte keine 5. Neckarbrücke	Auf eine weitere Neckarbrücke (für Busse) und damit eine Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes Altneckar Heidelberg-Wieblingen sollte verzichtet werden. Die geplante Gneisenaubrücke für Rad-/Fußgängerverbindung über den Neckar sollte in die Planung einbezogen werden.	
Abkehr vom Autoverkehr + Förderung nachhaltiger Mobilität ist essentiell	Dies ist mit Abstand der beste von allen vier Plänen: Verdichtung vornehmlich auf Autostellplätzen und bereits versiegelten Flächen und ein gutes Konzept zur Förderung umwelt- und ressourcenschonender Mobilität. Dies bedeutet Schonung von Naturflächen (z.B. Hühnerstein), Minimierung des Flächenverbrauchs und eine konsequente Umsetzung des wichtigen Leitziels "Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs", das sich aus dem "Masterplan 100% Klimaschutz" ergibt. Die autozentrierte Mobilität mit ihrer Vorstellung, dass man eine Person von 60-70 kg mit einem 1,8 t schweren Gerät befördert, welches als überall verfügbare Bereitstellungsreserve 23 Stunden am Tag	

	herumsteht und Platz verbraucht, ist in seiner Ineffizienz nicht zukunftsfähig und unverantwortlich gegenüber den kommenden Generationen. Bei der Verwirklichung nachhaltiger Mobilitätskonzepte ist nicht nur die Stadt Heidelberg gefordert, sondern auch ein Engagement von Universität und den anderen wissenschaftlichen Einrichtungen im Neuenheimer Feld von zentraler Bedeutung. Es wäre also wünschenswert, dass auch die Universitätsspitze in Person von Herr Eitel und Frau Gürkan sich den Realitäten stellt und ihre Fundamentalblockade gegen eine zukunftsfähige Entwicklung des Campus aufgeben. Weiterhin wäre wünschenswert, dass die beiden Bundeseinrichtungen, das Deutsche Krebsforschungszentrum und die Max-Planck-Institute die Bereitschaft aufbringen, ein Jobticket für ihre Beschäftigten anzubieten - und sich nicht hinter dem Vorwand verschanzen, dass dem diverse Förderrichtlinien entgegnen stünden. Fakt ist nämlich, dass beispielsweise das DKFZ sich schlicht weigert, so wie Uni und Klinikum seine Parkplätze zu bewirtschaften und daraus den Sockelbeitrag für ein reguläres VRN-Jobticket seiner Mitarbeiter zu finanzieren.	
StraBa-Erschließung und Stellplatzreduktion zur Flächengewinnung = gut!	Gut durchdachter Vorschlag, insbesondere die StraBa-Erschließung in Verbindung mit Jobticket, Parkraumbewirtschaftung und Reduktion der Stellplätze zur Flächengewinnung. Wenn du Uni diese enormen Flächenansprüche hat (eine Begründung fehlt leider immer noch), muss sie auch zur Umsetzung beitragen und sich in Richtung ÖPNV-Erschließung bewegen. Positiv auch die Freihaltung des Hühnerstein-Geländes. Unschön ist dagegen den Zoo in der Fläche zu beschneiden. Hier sollte die Uni nochmal ihre Flächenansprüche überprüfen. Gut ist das auch ein Energiekonzept mitgeplant wurde.	**Gute Ansätze im Konzept** In der Tat ist das klare Votum zur Straßenbahn im Konzept ebenso positiv hervorzuheben wie das Ziel der Reduktokn der Parkflächen im NHF (u.a. durch Parkraumbewirtschaftung - eigenartig, warum es das im NHF nicht längst flächendeckend gibt, bzw. warum Parken immer noch billiger ist als ein ÖPNV-Ticket).

Verkehrskonzept und Überplanung des Zoos überzeugen nicht!	Das Verkehrskonzept überzeugt gar nicht, es würde nur eine sehr geringe Verbesserung der jetzigen schwierigen Situation erreicht. Den Erweiterungsteil im Osten des Zoos frei zugänglich zu machen geht gar nicht, vernünftige Tierhaltung wäre hier nicht möglich.	
Behutsame Entwicklung	Vernünftiger und zurückhaltender Entwurf. Verkehrsplanung geht in die richtige Richtung mit kleiner Tramschleife, um die Menschen nah an ihre Zielorte zu bringen. Optionale Anbindung an Pfaffengrund/Wieblingen zwingend notwendig.	
Der Tellerrand	Manchmal ist es sinnvoll, deutlich über den Tellerrand zu blicken... https://rhein-neckar.blogspot.com/2018/11/der-neue-betriebshof-in-heidelberg-hier.html?m=1	
Verkehrlicht des beste Entwurf	Verkehrstechnisch sicherlich der beste Entwurf da zwei umsteigelose ÖPNV Systeme bis auf den Campus geführt werden und alle funktionieren gut anbinden. Umstiege sind für Passagiere nie attraktiv, daher ist es wichtig sie zu vermeiden. Leider fehlt dem Entwurf eine überzeugende Südanbindung zu einem P+R an der Autobahn bzw S-Bahn Wieblingen. Damit könnte das Nadelöhr Ernst-Walz-Brücke umgangen werden. Hier sind andere besser. Der Fußweg von der Gneisenaustrasse bis zum Zoo oder den Kliniken scheint doch sehr weit.	
Straba zu unflexibel	Eine Straßenbahn ist eine Trassenfestlegung für die nächsten Jahrzente. Daher sollte die Schienenführung soweit wir möglich den inneren Campuskern von schädlichen Störungen (Magnetismus u.ä.) freihalten. Ein Trassenführung z.B. auf dem von CF MOLLER vorgeschlagenem äußeren Ring mach mehr Sinn. Dieselbe Trassenführung wie bei HÖGER wurde doch schon mal gerichtlich abgelehnt, warum das Risiko nochmal eingehen? Ist Heidelberg nicht schlauer als unser Bundesverkehrsminister mit seiner Ausländer-PKW-Maut???	

Grandios...	...das StraBa-Urteil ignoriert und somit wird auf dieser Trasse nie eine Bahn fahren. Augenwischerei und sehr populistisch.	**Das VGH-Urteil verbot keine** Das VGH-Urteil verbot keine Straßenbahn, sondern hob lediglich den Planfeststellungsbeschluss auf. Der VGH bemängelte in seinem Urteil, dass der alte Bebauungsplan keine Trasse für eine Straßenbahn vorsah. Das kann mit dem neuen Bebauungsplan geändert werden.
Straßenbahnerweiterung sinnvoll	Sehr geehrte Damen und Herren, eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes auf dem Campus fände ich sehr sinnvoll, am besten bin in die Nähe der Wohnheime und des Sportzentrums, weil die Situation mit den Bussen teilweise sehr schlecht ist (Unpünktlichkeit, Ausfälle u.a. wegen des regelmäßigen Verkehrschaos im Neuenheimer Feld). Wenn Sie das mit Ihrem Campus-Ring meinen, freue ich mich über Ihren Vorschlag. Freundliche Grüße Maximilian Hartmann	**zu "Straßenbahnerweiterung sinnvoll"** Aus meiner Sicht bedarf es im Neuenheimer Feld einer flächigen statt einer linienförmigen Anbindung. Dies ist heute mit einem Verkehrkonzept möglich: Kleine, autonom fahrende Minibusse als Anschlussbusse die Straßenbahn, die unterschiedliche Streckenverläufe bedienen und so jedes Ziel ohne Wartezeit nach dem Umsteigen erreichen. Sonst entsteht - wenn ich nicht gerade i der Straßenbahn bin, die ins Feld fährt - die Situation, dass bei vielen Zielen die Strecke von der Berliner Straße schneller zu Fuß als mit dem ÖPNV zurückgelegt wird - oder im Feld stehen tausende von eRollern rum. **Straba zu unflexibel** Eine Straßenbahn ist eine Trassenfestlegung für die nächsten Jahrzente. Daher sollte die Schienenführung soweit wir möglich den inneren Campuskern von schädlichen Störungen

		(Magnetismus u.ä.) freihalten. Ein Trassenführung z.B. auf dem von CF MOLLER vorgeschlagenem äußeren Ring mach mehr Sinn. Dieselbe Trassenführung wie bei HÖGER wurde doch schon mal gerichtlich abgelehnt, warum das Risiko nochmal eingehen? Ist Heidelberg nicht schlauer als unser Bundesverkehrsminister mit seiner Ausländer-PKW-Maut???
Der beste der vier Entwürfe	Definitiv der beste der vier Entwürfe. Er spart Fläche, sieht weniger Platz für den MIV vor, erhält Grünflächen. Aber die Option für die fünfte Neckarquerung, auch wenn sie nur für Busse wäre, muss noch gestrichen werden. Das Naturschutzgebiet muss erhalten bleiben.	
Fahrradbrücke	Eine Fahrradbrücke über den Neckar neben dem Wehr.	**Diese Brücke kommt…** zum Glück!!! :-)
Nordzubringer und Straßenbahn durch den Campus	Die Straße bzw. der Feldweg, den Sie für den Nordzubringer vorschlagen, ist zu eng. Schon jetzt passen dort zwei Autos kaum aneinander vorbei. Um, die von Ihnen geforderten Ausweichmöglichkeiten zu schaffen oder den Weg zu erweitern, werden Sie Menschen enteignen müssen. Es liegen einige Freizeitstätten und Geschäfte (Boxerclub, Hundetagesstätte/(Pension), Baumschule Wetzel, Schützenverein und Schäferhundeplatz) an diesem Weg, die auch einiges an Zulauf haben. Durch die Schranken im Handschuhsheimer Feld sind diese nur über Ihre angedachte Nordzubringer-Route anfahrbar. Das bedeutet, dass Ihre Shuttlebusse einiges an Gegenverkehr haben werden. Ich halte daher und auch, weil das Handschuhsheimer Feld ein Erholungsgebiet bleiben soll, einen Nordzubringer für die falsche Lösung. Die Diskussionen und der Widerstand der Heidelberger Bevölkerung, als die Stadt eine Nordzubringer Park und Ride Einrichtung	**Ihre Aussagen zu einem** Ihren Aussagen zu einem Nordzubringer ist zuzustimmen. nur geht es an die falsche Adresse. Das Team Höger plant keinen Nordzubringer, das plant das Team Moller.

	als schnelle Lösung des Verkehrsproblems vorgeschlagen hat, hat aufgezeigt, dass dies nicht der richtige Weg sein kann und es in Heidelberg hierfür kaum eine Mehrheit geben wird. Auch wenn mir Ihr Entwurf in vielen Aspekten sehr gut gefällt, halte ich diese Lösung für das Verkehrsproblem für einen Irrweg. Außerdem bezweifle ich, dass Dossenheim sich bereit erklären wird, einen Parkplatz für Heidelberg zu bauen. An einer Straßenbahn durch den Campus hat die Stadt Heidelberg jahrelang gearbeitet. Wenn eines in dieser Zeit klar geworden ist, dann, dass die Universität diese so entschieden und rigoros ablehnt, wie die Mehrheit der Heidelberg einen Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld. Von daher halte ich Ihre Mobilitätslösungsansätze für absolut nicht zielführend. Was sich Heidelberg nämlich nicht leisten kann, sind weitere Jahrzehnte des Kampfes.	
Kategorie Städtebau		
Wer soll das leisten und wer bezahlen?	„Mit einer kurz-, mittel- und langfristigen Transformationsstrategie, kann der Campus schrittweise in flexiblen Phasen weiterentwickelt werden. Veränderte Bedürfnisse der Nutzer sowie wissenschaftliche und gesellschaftliche Tendenzen können auf kreative Weise in eine dynamische Masterplanung und den Entwicklungsprozess integriert werden. Der partizipatorische Planungsprozess sorgt für Ideen, Akzeptanz und Widerstandsfähigkeit.“	
kompakter Campus versus semper apertus	Am besten ist hier der zurückhaltende Umgang mit den Ressourcen Natur und Raum gelungen. Das ist zwar der Stadtbevölkerung vor Ort geschmeichelt, aber nicht im Sinne der UNI. Eine so kompakte Bauweise macht mir auch Bauchweh in Bezug auf das Kleinklima und die Durchlüftung bei Hochsommerhitze. (Gibt es hierfür schon ein Klimagutachten/Auswirkungsanalyse für das NF?) Wichtig ist für die UNI doch auch eine interdisziplinäre Vernetzung des Campus und großzügige Freiraum-Plätze (Meeting-points) getreu	

	ihrem zeitlosen Motto: semper apertus (immer offen). Die zunehmende Bedeutung des Themas Suffizienz (weniger ist mehr) wird bei diesem Konzept am deutlichsten aufgezeigt. Herzlichen Dank dem Team Kerstin Höger.	
Bester Entwurf	Flächensparend, geringste Verdichtung, keine Bebaung Hühnerstein (positiv), Straßenbahn im Campus, umsteigefreie Verbindungen ÖPNV im Norden und Süden, Aussagen für Zoo überprüfen (großzügige Erweiterung nicht nötig, aber Anpassungsmöglichkeiten erhalten)	
nachhaltige Strategie im Städtebau	Landmarken als prägende Silhouetten einzusetzen dürfte dem Universitätsgelände ein eigenständiges modernes Erscheinungsbild geben. Auch die Belegung des Campus durch Wohnen und ergänzende Angebote des öffentlichen Lebens im Erdgeschoss sind wichtige Aspekte, für die Atmosphäre des Campus. Die Nachverdichtung der Bereiche mit guter Anbindung an den ÖPNV, insbesondere die bislang ebenerdig genutzten Parkplatzflächen entlang der Berliner Straße ist ein sehr guter Ansatz	
Angeblicher Wachstumsbedarf von Uni & Co. muss in Frage gestellt werden	Es freut mich außerordentlich, dass Sie die von der Universität und anderen wissenschaftlichen Einrichtungen im Neuenheimer Feld angemeldete hohe Zuwachsprognose von 800.000 m² Brutto-Grundflächenzahl, die den Planungsteam vorgegeben wurde, adressiert haben (https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/2019_07_09_erlaueterung_plaene_masterplan_inf_hoeger.pdf, S. 10). Ihre Ausführungen dazu finde ich sehr aufschlussreich, bestätigen sie doch die schon von Beginn an naheliegende Vermutung, dass dieser hohe Flächenbedarf stark übertrieben ist. Auch von Seiten der externen Experten wurde der reklamierte Zuwachs ja in Frage gestellt wurde, siehe https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/stel-	**Flächenverbrauch nicht vertretbar** In der Tat sind die Planzahlen der Universität nicht annäherend mit Fakten hinterlegt wurden aber im Planungsprozess unkritisch als Ausgangspunkt hinterlegt. Die Vermutung liegt nahe, dass damit primär überholte Verkehrskonzepte aus den 1960er und 1970er Jahren wieder aufgewärmt werden sollen. So sieht eine Zukunftsplanung nicht aus.

	lungnahme_experten_und_lokale_fach-vertreter.pdf (S. 15) und RNZ-Artikel vom 06.07.2019 (https://www.rnz.de/nachrich-ten/heidelberg_artikel,-masterplan-neuen-heimer-feld-autozentrierte-mobilitaet-in-der-sackgasse-_arid,451415.html). Er hatte wohl weniger mit dem tatsächlichen Bedarf zu tun, als vielmehr damit, be-stimmte Verkehrskonzepte (mehr Straßen für Autos) und Baulösungen (Ausdehnung ins Handschuhsheimer Feld) erzwingen zu wollen. Dazu passt auch, dass die be-treffenden Institutionen eine genaue Auf-schlüsselung der Wachstumswünsche nach Instituten, Kliniken und Arbeitsplät-zen - wie vom Gemeinderat bereits im Juli 2018 gefordert - bis heute schuldig geblie-ben sind.	
Weniger Platz für den Zoo ist kein Problem	In einer Beschneidung des Erweiterungs-geländes des Zoos sehe ich nicht nur kein Problem, sondern sogar einen Bonus. Le-bewesen in lebenslanger Gefangenschaft zu halten, ist schlicht Quälerei. Je weniger Tiere dies erleiden müssen, desto besser. Es gibt genug andere - ethisch vertretbare - Freizeitvergnügen.	
Stadtgesellschaft und Campus	Begrüßenswert sind die vielen Ideen zur Öffnung von wissenschaftlichen Institutio-nen für die Stadtgesellschaft, für Schulen und vielfältige Verneztungsangebote. Da gibt es bereits gute Ansätze im Neuene-heimer Feld, die intensivert werden könn-ten, und den Heidelbergern ein Gefühl ge-ben teil einer Wissenstadt und zu sein. Auch dass Raum für Start-Ups und kleine Forschungsunternehmen geschaffen wer-den, ist zu begrüßen.	

Natur- und Artenschutz muss Vorrang haben vor kurfristigen Vorteilen für den Verkehr	Eine Brücke durch das Naturschutz- und FFH-Gebiet "Altneckar-Wieblingen" darf nicht gebaut werden. Sie würde diese einmalige Flusslandschaft mit ihren vielen kleinen Lebensräumen und Rückzugsgebieten für die verschiedensten Pflanzen- und Tierarten zerstückeln und damit ihren Schutz erheblich einschränken. Sie könnte für viele seltene Arten – Wintergäste (die große Wasserfläche, auf der sie landen, würde durch eine Brücke, verloren gehen), Durchzügler und für die Lebewesen, die das ganze Jahr hier sind, – kein Rückzugsgebiet mehr sein. schade für den sonst so guten und nachhaltigen Entwurf, der gute Zukunftsperspektiven für Forschung und Klinik mit der Verantwortung auch dieser Institutionen für Umwelt und Gesellschaft verbindet.	
Nutzer des Neuenheimer Feldes	Das Büro Höger ist das einzige, das explizit auch die Studenten als Nutzer /Nutzerinnen des Neuenheimer Feld erwähnt. In den anderen Entwürfen werden sie nicht (höchstens 1x) erwähnt.	
Sehr schematisch	Da auf eine Bebauung bei den Sportplätzen verzichtet wird, muss sehr viel nachverdichtet werden. Das ist im Prinzip nicht schlecht, ist aber der bei weitem schematischste Plan, der die bestehenden Gegebenheiten einbezieht. Um das Raumprogramm unterzubringen wird nicht viel neues kreiert. Fände es schade wenn Heidelberg hier wieder typisch "klein, klein" macht und die Chance nicht nutzt, neue Achsen und Gebiete zu erschließen.	
Grünflächen bei Nachverdichtung	Ich finde es sehr positiv, dass Sie auf die Bedenken wegen einer zu dichten Bebauung eingegangen sind in Ihrer Weiterentwicklung Ihres Planes. Ich fände es überaus wichtig, dass Sie in Ihre Planungen auch die Orchideenstandorte im Neuenheimer Feld einfließen lassen. Ich würde das als sehr großen, unwiderbringlichen Verlust für Heidelberg und den Campus sehen, wenn diese verloren gingen.	

Studentin	Sehr geehrte Damen und Herren, mir gefallen die Ideen in diesem Entwurf gut und ich finde es besonders positiv, dass die Wiesen beim Sportplatz (hinter den Studentenwohnheimen) und die Felder nicht bebaut werden sollen, sondern so bestehen bleiben wie sie sind.	
Kategorie Technische Infrastruktur		
ja zur Vernetzung thermischer und elektrischer Energie	positiv zu werten ist die Erweiterung des Bestandes an technischer Infrastruktur sowie die Nutzung dezentraler geothermischer Erdsonden. Richtig erkannt wurde, dass auch die Universität ihre Dachflächen zur Erzeugung elektrischer Energie freigeben oder selber nutzen sollte. Der Aufbau eigener Speicherkapazitäten dagegen ist nicht Aufgabe der Universität.	
Klimaneutrale Infrastruktur	Ein neues, dezentrales Energiesystem scheint zukunftsweisend, ebenso wie ein Anergienetz - diesen Energieanteil einzubinden ist seh modern und zukunftsweisend. Auch die Nutzung des Regenwassers ist - im Anblick der Klimaerwärmung - sehr sinnvoll.	

Büro Heide – Beiträge und Kommentare

Titel	Beitragstext	Kommentare
Kategorie Freiraum		
Ausgewogen und kompromissbereit	Sehr geehrter Herr Heide, Ihre Freiraum-Konzeption wirkt auf mich überzeugend. Die teilweise Bebauung des Hühnersteins ist wahrscheinlich notwendig, um den Platzbedarf der Universität zu decken und gleichzeitig genug Freiflächen im Inneren des Gesamtareals Neuenheimer Feld zu ermöglichen. Ich mag die Ausgewogenheit und Kompromissbereitschaft Ihres Entwurfs.	
Bildung die Spass macht	im Zoo macht das Thema Bildung richtig Spaß	
Erlebnis und Bildung	der Zoo ist für die Zoo Besucher sowie viele Patienten der umliegenden Kliniken ein Erholungsort wo man Kraft tanken kann	
gute Planung und FRISCHE IDEE !!	sehr schön das der Zoo nicht groß angetastet wird und EINE Seilbahn würde bestimmt für viele Menschen ein tolles ERLEBNIS sein (KLinik- Besucher und Zoo Besucher) und sehr Verkehrs entspannend.	
Kategorie Mobilität		
Seilbahn als innovatives Mittel zur Verkehrserschließung	Sehr geehrter Herr Heide, vielen Dank für ihren Entwurf. Mit dem Park-and-Ride am S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen und dem Umstieg in die Seilbahn direkt ins Neuenheimer Feld könnte Heidelberg täglich viele tausend Menschen über den Neckar bewegen. Dann muss niemand mehr in umweltschädlichen Staus stehen und es muss keine Betonbrücke in ein Naturschutzgebiet gebaut werden. Eine innovative und intelligente Lösung. Ich hoffe, dass die Verantwortungsträger und Bürger in Heidelberg diesen Kompromiss mittragen.	

Endet zukunfts-trächtige Planung an der Stadt-grenze?	Vorab: die Seilbahn -Pläne bieten viele neue und faszinierende Aspekte.Wenn nun dieses Verkehrsmittel helfen soll, die Probleme zu lösen, die sich im Neuenheimer Feld hauptsächlich zu bestimmten Tageszeiten ergeben, dann stellt sich doch die Frage , warum man für 24 Stunden pro Tag mindestens 4000 Pkws erst wieder auf Heidelberger Gebiet führen will und nicht direkt das Umsteigen von einem öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn) in ein anderes (Seilbahn) stärkt. Wenn das Heidelberger Verkehrsproblem vor allem im regionalen Verkehr besteht, warum wird dann nicht in größeren Zusammenhängen geplant? Klimaschutz, Co"-Reduzierung, Verkehrswende????	
Seilbahn famos, aber ohne ausreichende Erfahrungswerte	Die Seilbahn - eine famose Idee. Aber Vorsicht: Hat das Team Heide die prinzipielle Genehmigungsmöglichkeit in einem Naturschutzgebiet vorab geprüft? Wenn hier bei Dunkelheit hell beleuchtete Kabinen im Zehnsekundentakt über das FFH-Gebiet rauschen, ist das naturschutzrechtlich doch sehr bedenklich. Die SAP-Arena in Mannheim wäre fast am Feldhamster gescheitert. Vom Juchtenkäfer ganz zu Schweigen. Außerdem gibt es in Deutschland noch keine Erfahrungswerte für diese Mobilitätstechnologie in großstädtischem Umfeld. Also ein großes Risiko, ob alles so klappt wie gewünscht. Die Seilbahnidee wird uns aber sicherlich noch viel Freude bei der Anbindung von PHV und Airfield-Park an den heutigen Hauptbahnhof-Hub bescheren. Vielen Dank an das Team Heide.	
Neckarquerung	Soll es hier wirklich nur Straßen- und Seilbahnquerung geben?	

Thema Seilbahn: "Hat was" aber wie ist die Finanzierung und wie sind die Fahrpreise?	Das Büro Heide schlägt eine Teilerschließung durch Seilbahnen vor. Das Streckenkonzept macht Sinn, aber zum einen sehe ich die Andienung problematisch. Die Zeitspanne zwischen dem Einfahren in den Umsteigebahnhof in Wieblingen mit dem PKW und der Ankunft im gewünschten Bereich des Campus ist sicher genauso lang wie die Nutzung des herkömmlichen ÖPNV. Es ergibt sich hieraus eine kostspielige Konkurrenzsituation zwischen S-Bahn/Strassenbahn und der Seilbahn. Außerdem ist unklar welche Fahrpreise für die Seilbahn gelten sollen: Eine Akzeptanz ist nur gegeben wenn die Seilbahn Teil des rnv-Netztes wird und das Jobticket auch Gültigkeit besitzt. Das wird aber im Gegenzug zu dessen Verteuerung führen. Dadurch verliert das Jobticket sicher an Attraktivität. Fazit: Erst die Frage der Fahrtkosten klären, bevor eine Seilbahn gebaut werden darf!	**Ich bin mir nicht sicher** Ich bin mir nicht sicher, wieso man nicht erheblich schneller sein sollte, wenn man sich die komplette Stau-Schleife über BAB656 - Bergheim - Ernst-Walz-Brücke, Berliner Straße und Abzweigung ins INF sparen kann. Ich bin sogar relativ sicher, dass das Parken in eienm direkt an die Autobahn angebundenn Parkhaus plus Nutzung einer direkten Seilbahnverbindung die Fahrtzeit drastisch verkürzt. Seilbahnen sind außerdem in der Regel günstiger als alternative Verkehrsmittel, siehe https://newsroom.doppelmayr.com/de/doppelmayr/faq/wie-viel-kostet-ein-kilometer-seilbahn/ und https://www.zukunft-mobilitaet.net/5332/umwelt/luft-seilbahnen-als-innerstaedtische-massenverkehrsmittel/ ("Bau und Betrieb der Seilbahnen sind kostengünstiger als bei Straßenbahn oder U-Bahn."). Was die Fahrpreise angeht, stimme ich Ihnen zu. Es ergibt keinen Sinn, wenn die Fahrt hier extra kostet - sie muss im RNV-Jobticket enthalten oder für unter 10€/Monat zu kaufen sein.
Position2	Systemfremder und nicht ausreichen leistungsfähiger ÖPNV im Campus, keine hinreichende ÖPNV-Verbindung nach Norden, Bebauung Hühnerstein (negativ), höchste Verdichtung aller Entwürfe (negativ)	

Bestes Konzept in Bezug der Mobilität	Nach meiner Ansicht wurde hier das einzig vernünftige Konzept zur Mobilität vorgestellt und sollte so schnell wie möglich umgesetzt werden! Innerhalb des Campus, sollte evtl. zusätzlich ein E-Bussystem eingesetzt werden, damit Gehbehinderten etc. eine längere fußläufige Strecke erspart wird.	
Bitte unbedingt die Seilbahn	Eine Seilbahn ins Neuenheimer Feld halte ich für die beste Idee, die ich in dem Zusammenhang je gehört habe! Das würde einen viel höheren Takt ermöglichen, der zwingend gebraucht werden wird. Ich sehe keine andere Lösung, die gleichermaßen den motorisierten Individualverkehr durch eine gute Alternative ersetzen, die Grünflächen (und den Ökogarten) erhalten und für eine Attraktivitätssteigerung der Stadt sorgen kann. Andere Städte sind auch gerade dabei, das zu überlegen, es ist der Zeitgeist und es passt einfach zu unseren Problemen!	
Guter Entwurf	Die Seilbahn scheint mir eine gute Alternative zur privaten Anreise zu sein. Sie steigert die Attraktivität von ganz Heidelberg! Außerdem positiv: Dem Zoo bleibt seine Fläche erhalten!	
Sehr Gut	Sehr Interessant finde ich die Lösung mit der Seilbahn. Endlich mal was anderes! Weiterhin positiv zu erwähnen sei, dass dem Zoo kaum Fläche abgenommen wird!	
Neue Wege zum Tiergarten	Gute Idee eine Seilbahn zu installieren! Trägt zur Attraktivität auch für den Tiergarten bei. Hier gilt es noch etwas nachzubessern. Der Weg von der Station zum Tiergarten ist etwas lang. Die Haltestelle der Stadtbahn am Zoo ist geglückt. Zudem ragen noch Wege in das Gelände des Tiergartens ein. Sollte noch geändert werden.	
Wirtschaftlichkeit des Seilbahnkonzeptes ist zu hinterfragen	das angedachte Seilbahnkonzept dürfte an den extrem hohen Kosten sowohl bei der Errichtung als auch im Betrieb scheitern. Die eigentlichen Problem der verfehlten Parkraumbewirtschaftung sowie der katastrophalen Verkehrsführung einschl.	

	Ampelschaltung wurden nicht erkannt. Das Hauptverkehrsmittel der Studenten, das Rad wird überhaupt nicht in die Planung mit einbezogen.	
Schnell ins Neunheimerfeld / Zoo	eine Seilbahn wäre eine Bereicherung für Heidelberg und den Zoo. ist der einzige Entwurf wo wirklich auf das Problem Verkehr eingeht. alle anderen Entwürfe zum Verkehrsproblem wären auch bestimmt jetzt schon umsetzbar wie heißt es so schön, " nicht kleckern sondern klotzen" Auch wird bei der Planung dem Zoo keine Fläche genommen	
Seilbahn bei Schlechtwetter	Ich finde den Vorschlag einer Seilbahn interessant. Mir drängt sich allerdings die Frage auf, wie sich widrige Wetterverhältnisse auf den Durchsatz der Seilbahn auswirken. Soll die Seilbahn nachts mit weniger Gondeln betrieben werden oder der Betrieb nachts eingestellt werden? Sehr gut finde ich die Einbeziehung des SRH Campus in das konzipierte Seilbahnnetz.	
Beste Lösung - Seilbahn!	Der Beste Entwurf - endlich mal eine innovative zukunftsfähige Lösung!	
Fahrradtransport in der Seilbahn	Ich nehmen an es ist bereits eingeplant, jedoch würde ich darum bitten, die Gondeln für den Fahrradtransport auszulegen.	
URRmEL & Straßenbahn	Die "Universitäre RadReparaturwerkstatt mit EigenLeistung" befindet sich am Klausenpfad und wird durch die Umbaumaßnahmen vermutlich verdrängt werden. Ihre Nutzung und damit indirekt die Radnutzung könnte durch eine Verlegung, weiter in das Zentrum des Campus erhöht werden. (Reparierte Räder werden häufiger gefahren und die URRmEL ist leider nicht allen Studenten bekannt.) Die Straßenbahnschlaufe sollte mit den Institutsleitern abgestimmt sein, da empfindliche Instrumente durch die Straßenbahn beeinflusst werden würden. (E.g. Teilchenbeschleuniger für medizinische oder Forschungszwecke, welche das Feld meines Wissens nach beherbergt). Dies sollte also falls noch nicht geschehen nachgeholt werden.	

Campus-Straßenbahn endlich durchsetzen	Es sprechen keine vernünftigen Gründe gegen eine Campus-Straßenbahn. Die Straßenbahn könnte Prognosen zufolge doppelt so viele Fahrgäste transportieren wie die jetzigen Busse. Es wäre also sinnvoll, sie endlich durchzusetzen. Sie sollte aber als Straßenbahnring realisiert werden, nicht als Stichstrecke.	**Einsicht im Rektorat** Aus den vorliegenden Entwürfen (inkl. dem des Büro Heide) wird klar, dass eine verkehrliche Erschließung des NHF ohne zentrale ÖPNV-Trassen nicht möglich ist. Die im Konzept vorgestellte Stichlinie ist aber in der Tat nicht überzeugend und vermutlich dem anhaltenden Widerstand aus dem Rektorat geschuldet. Manchmal benötigt Einsicht einfach Zeit - so lange sollte man im weiteren Planungsprozess warten, wenn es nötig ist, um dann zu in die Zukunft weisenden Entscheidungen zu gelangen. **Instrumente** Sind Sie sicher, das alle empfindlichen Instrumente das Feld verlassen haben? Als Student kenne ich die vollständigen Hintergründe nicht, weshalb ich die Frage gerne hier anbringen würde, damit sie bedacht weren kann.
Beeinträchtigt die Seilbahn das Naturschutzgebiet?	Gut ist, dass der Klausenpfad und das Handschuhsheimer Feld vom Autoverkehr verschont bleiben sollen. Die Seilbahn würde ich nur gutheißen, wenn sichergestellt ist, dass sie das Naturschutzgebiet Altneckar Heidelberg-Wieblingen nicht beeinträchtigt.	
Keine Seilbahn durchs Naturschutzgebiet	Auch eine Seilbahn kann man nicht einfach durchs Naturschutzgebiet bauen.	
Seilbahn	eine Anbindung an den Hauptbahnhof wäre wünschenswert.	

Park und Ride HUB Pfaffengrund-Wieblingen	Die genaue Zufahrt zum Parkhaus am S-Bahnhof ist unklar bzw. müsste neu gestaltet werden	
Bester Entwurf!	Für mich der beste Entwurf! Endlich jemand, der mit einem innovativen, gut durchdachten Verkehrskonzept arbeitet, das eine wirkliche Chance für Verbesserung birgt. Übrigens sieht der Plan vor, die auf dem Plan eingezeichnete Straßenbahnlinie ebenfalls durch eine Seilbahn zu ersetzen. Das war in der Phase planerisch nicht darstellbar, ist aber sinnvoll. Ansonsten sieht der Entwurf eine gut durchdachte Struktur der Gebäude vor, schöne Plätze und der Zoo wird nicht angetastet! Sehr gut!	
Innovatives Verkehrskonzept - leider nicht konsequent zu Ende gedacht	Toller Entwurf hinsichtlich der Anknüpfung Pfaffengrund/Wieblingen durch Seilbahn und der damit einhergehenden Erschließung des Kern-Campus mit ÖPNV. Leider halbherzige Lösung hinsichtlich der Tramtrasse - eine Ringverbindung ist zwingend nötig, um Pendler aus Norden versorgen zu können.	
Wenn es gut bleiben soll...	... dann ist ein Konsens manchmal nicht schlecht. Deswegen https://rhein-neckar.blogspot.com/2018/11/der-neue-betriebshof-in-heidelberg-hier.html?m=1	
Pro: Anbindung an S-Bahn Wieblingen, aber mangelhafte Verbindung nach Norden	Eine Starke des Entwurfs ist sicherlich die Anbindung an den S-Bahnhof Wieblingen und damit auch das Autobahnkreuz (zumindest wenn ein P+R Parkhaus gebaut wird). Jedoch ist aus meiner Sicht fraglich, ob die Seilbahn mit der S-Bahn kompatibel ist. Eine Seilbahn hat eine Hohe Kapazitaet, kann also viele Menschen transportieren, jedoch ist ihre Staerke der kontinuerlierliche Transport ohne Wartezeit. Bei der S-Bahn kommen hingehen gleichzeitig sehr viele Menschen an, die die Seilbahn dann nur langsam abtransportieren kann, d.h. hohe Wartezeiten (die von Pendlern als besonders laenger wahrgenommen werden als sie tatsaechlich sind). Vielleicht waere daher ein Anschluss an ein Parkhaus am suedlichen Wehrsteg sinnvoller,	

	da kuerzer und besser passend auf ein P+R Angebot. Diese Seilbahn koennte das INF in Nord-Suedrichtung durchqueren bevor es die Kliniken und den Zoo anbinded. Gleichzeitig waere damit die Strasse INF wieder fuer eine Strassenbahnanbindung des Neuenheimer Feldes von Norden frei. Eine umsteigefreie Verbindung in dieser Richtung scheint umabdingbar um auch Handschusheim vom Verkehr zu entlasten.	
Bessere Anbindung der Tiergartenstraße auf jeden Fall erforderlich	Sehr geehrte Damen und Herren, die bessere Anbindung der Tiergartenstraße sollte nicht optional sein, da die Situation mit den Bussen häufig ziemlich schlecht ist. Eine bessere Erreichbarkeit der Wohnheime und des Sportzentrums, am besten per Straßenbahn, um dem regelmäßigen Autochaos zu entgehen, ist sehr wünschenswert. Freundliche Grüße Maximilian Hartmann	
Stellplätze für MIV im Neuenheimer Feld	Wir alle hoffen und wünschen, dass der MIV künftig drastig reduziert ist/wird. Ich greife meinen Vorschlag von früher auf und verknüpfe ihn mit der Seilbahn: Auf der Straße "Im Neuenheimer Feld" ist ebenerdig Platz für Straßenbahn, Lieferverkehr, Notfallverkehr. Über die gesamte Länge der Straße eine arkadenartige (offene Seiten, damit keine Windblockade entsteht) Überbauung. In das '1.OG' am laufenden Meter Parkplätze für Mitarbeiter und Besucher in den Kliniken, Anwohner, Zoo, ... In das '2.OG' Grünflächen mit Sitzflächen, Restauration, ... Darüber die Seilbahn!	**Seilbahn ist als Punkt zu Punkt-Verbindung nicht hilfreich** Wenn ich eine Seilbahn baue, verbinde ich über Hindernisse und ggf. Steigungen hinweg zwei hochfrequentierte Punkte. Der Bedarf des Neuenheimer Feldes sieht anders aus. Hier ist eine flächige Andienung ideal, aber wenigstens eine linienförmige Andienung mit vielen Haltepunkten gefordert. Dies würde bei einer Seilbahn die Kosten (das teuerste sind die Stationen im Ein- und Auskopplung) und die Fahrzeit (jedes Station verzögert 2-3 Minuten) imens steigen lassen und das System uninteressant werden lassen.

Bus auf Klausenpfad geht garnicht	Der Klausenpfad ist ungeeignet für motorisierten Verkehr - er ist der Übergang zum Handschuhsheimer Feld und eben der nächste Fußgänger/Radweg für die Sport-Angebote im Feld.	
Anbindung INF	Guten Tag, ich bin Dossenheimer und arbeite im Neuenheimer Feld, fahre täglich mit dem Fahrrad. Einen Straßenbau durchs Handschuhsheimer Feld zum Autobahnzubringer Dossenheim oder einen Shuttleverkehr lehne ich strikt ab. Sinnvoll wäre ein Straßenbahnbau von der Berliner Straße bis zum Tiergartenschwimmbad. Die Seilbahnidee finde ich ebenfalls spannend und innovativ.	
Ich komme zu Fuß oder mitdem Rad	Die Philosophie praktiziere ich schon seit Jahren.	
Seilbahn	Mit der Seilbahn sicher das innovativste Konzept. Anbindung der SRH ist doch ein netter Vorteil, weil dann auch die Verkehrssituation in und um den Ochsenkopf neu geregelt werden kann und eine mögliche Anbindung des HBF als Option wäre doch bedenkenswert. Umstiege zur Strassenbahn gut gelöst. Habe selber in NYC die Seilbahn an der 59Th street Bridge benutzt. Ich befürchte nur, das dieses Konzept zu modern für Heidelberg ist. Wichtig auch bei diesem Entwurf: KEINE Brücke durch das Biotop Neckar.	
Entlastung für ganz Heidelberg	Wenn es mit der Seilbahn gelingt, wirklich die Menschen von der Bahn (z.Bsp.) in Wieblingen in das Feld zu führen, wird ganz Heidelberg und insbesondere Bergheim und die Berliner Strasse gewaltig entlastet. das wäre großartig!	**Einzig überzeugendes Mobilitätskonzept** Die Seilbahn hört sich erst einmal an wie eine bescheuerte Idee, aber die Anbindung an die SRH sowie die Autobahn und das P&R-Parkhaus in Wieblingen/Pfaffengrund könnte dem Neuenheimer Feld auf Dauer eine deutliche Verkehrsentlastung bringen. Die Straßenbahn betrifft vermutlich nicht das HIT, was bis jetzt ein Veto-Punkt für die Uni bezüglich einer

		Straßenbahnlinie war. Ich hoffe dass das DKFZ von den Erschütterungen nicht betroffen sein wird bzw. keiner EM-Abschirmung bedarf, ansonsten ist die Straßenbahnanbindung nicht zulässig. Dieser Entwurf schont außerdem die Natur, indem eine zweite Neckarbrücke nicht gebaut wird.
Seilbahn und Straßenbahn	Ihre Seilbahnidee halte ich für innovativ und finde diese sehr spannend. Ich könnte mir hierdurch eine echte Entlastung des Neuenheimer Feldes vorstellen. Ob sich eine Straßenbahn realisieren lassen würde, bezweifle ich aber nach dem jahrelangen Krieg zwischen Stadt und Universität für äußerst fragwürdig. Hier wäre es vielleicht sinnvoll andere Ideen zu entwickeln. Elektrische Shuttelbusse, die vielleicht in der Zukunft autonom fahren könnten, könnte ich mir hier viel eher als zielführend vorstellen.	
Kategorie Städtebau		
Einziges wirklich überzeugendes Gesamtkonzept	Die Anbindung des Neuenheimer Feldes an die Autobahn ist in diesem Konzept als einzigem plausibel abgebildet: Die Seilbahn ist ein Ansatz, der verhältnismäßig günstig und minimalinvasiv eine hohe Durchlässigkeit zu den Verkehrsadern im Westen ermöglicht. Die positiven Erfahrungen vieler andere Städte (La Paz / El Alto) mit urbanen Seilbahnen sollten auch in Heidelberg adaptiert und genutzt werden! Außerdem wird so ein Eingriff ins Naturschutzgebiet zwischen den Neckararmen weitestgehend verhindert. Die (optionale) Bebauung des Hühnersteins ist ein akzeptabler Kompromiss, der nicht allzu krass in den ökologischen Wert der Flächen des Handschuhsheimer Feldes eingreift. Es ist an der Stadt, die weitere Ausdehnung Richtung Norden an dieser Demarkationslinie dauerhaft zu beenden.	

Seilbahn for Future	Das Klima sucht Schutz in Heidelberg, die größte Passivhaussiedlung der Welt in der Bahnstadt, das Solardachkataster Heidelberg, da würde sich die Seilbahn for Future gut machen. Die Seilbahn ist eine tolle Idee. Gerade die innovative, akademische und grüne Stadt Heidelberg sollte neue Wege gehen und dem Autoverkehr nicht noch mehr Anreize und Raum einräumen. Und eine Seilbahn wäre abgesehen von ihrer Transportaufgabe ein tolles Aushängeschild und Werbung für die Stadt über sämtliche Ländergrenzen hinweg.	
nein zur Bebauung Hühnerstein	Das Konzept sieht eine massive Bebauung im derzeitigen Ökobereich "Hühnerstein" vor. Aus meiner Sicht inakzeptabel. Eine Nachverdichtung und Bebauung sollte, falls die Entwicklung dies wirklich erfordert, entlang der gut erschlossenen Berliner Straße erfolgen.	
Keinerlei Bebauung im Hühnerstein gewünscht	Dieses direkt an das Neuenheimer Feld angrenzende Gebiet hat eine sehr wichtige Bedeutung als Naherholungsgebiet (der PH-Garten ist ein kleines Paradies). Zudem bietet es Biotope für zahlreiche Tierarten. Eine Bebauung würde all dies zerstören. Weiterhin ist zu befürchten, dass eine Bebauung im Hühnerstein nur ein Einstieg in die Bebauung des Handschuhsheimer Felds wäre.	
Klotzarchitektur	Diese Klotzarchitektur ist einfach nur furchtbar. Mit etwas Grips geht es auch ohne eine Bebauubung des Hühnersteins.	
Welche Baustoffe sollen denn jetzt konkret eingesetzt werden?	Meiner Meinung nach kommt in der Planung viel zu wenig konkretes was die Baustoffe angeht. Welche Dämmmaterialien sollen verwendet werden? Gibt es Holzfassaden oder dominieren verbleichende bzw. schrittweise mit Algen befallende weiße Fassaden? Für mich ist beispielsweise Beton nicht gerade der Baustoff der Zukunft wenn man bedenkt, dass Beton alleine für etwa acht Prozent der weltweiten CO2-Emissionen verantwortlich ist. Auf der Anderen Seite werden gerade die	

	ersten Hochhäuser aus Holz gebaut (klimaneutral und fast gänzlich recyklierbar). Die Energetischen Konzepte kann man sich sparen, wenn man sie durch hohe Primärenergieen wieder zunichte macht.	
Seilbahn definiert Raum	Durch die Seilbahntrassen werden die Räume in klare Achsen gegliedert. Die Gebäude Typen/Ordnung werden durch die Seilbahn bestimmt. Das kann aber alles ziemlich gut werden, sehr innovativ und es würde Heidelberg als Innovationsstandort sichtbar machen.... sonst ist ja nicht viel Innovation, wenn man an die Stadthalle, den Neckarstrand, die Neckarwiese, das Strassenbahnnetz..... denkt	
dichte Bebauung	Ihre städtische Bebauung halte ich für zu dicht. Ich bezweifle, dass bei einer so engen Bebauung auch nur eine der auf dem Campus wachsenden Orchideen überleben wird - und das wäre ein großer Verlust für Heidelberg und den Campus. Ich weiß, dass Sie und vielleicht auch andere der Meinung sind, dass so eine Orchidee nicht so wichtig ist und man für das Erreichen der Ziele Opfer bringen muss, aber gerade darin, wie wir mit einer kleinen Orchidee umgehen, zeigen wir, für was wir stehen wollen. Ich bin überzeugt, die Orchideen würden dem Campus auch in Zukunft sehr gut stehen. Außerdem habe ich mich gestern, als ich mir Ihr Holzmodel angeschaut habe, schon erschlagen gefühlt von den hohen Gebäuden und der Enge. Wollte ich in einer Großstadt mit entsprechender Bebauung wohnen, würde ich nicht in Heidelberg wohnen, das in vielen Bereichen nicht so eng bebaut ist, und wenn, dann mit ansprechenden Altbauhäusern. Gerade die Unordnung mit den vielen Freiflächen macht den Campus aus - ihn in eine Betonwüste zu verwandeln, halte ich für einen Fehler .... am Rand zur Berliner Straße mag dies ja durchaus eine Option sein, da auch die Berlinerstraße sehr eng und mit hohen Gebäuden bebaut ist. Mir ist auch durchaus klar, dass bei dem Flächenbedarf der Universität eine gewisse	

	Verdichtung notwendig ist und es ist löblich, dass Sie nur wenige Bereiche des Hühnersteins bebauen ... aber auch diese Bebauung dort ist eng. Wenn nun der ganze Campus so eng bebaut ist und irgendwann dann die Universität sagt, sie braucht den Rest des Hühnersteins auch noch, dann steht mitten im Handschuhsheimer Feld eine Fläche mit Großstadtbebauung. Da sind mir dann andere Lösungen doch um einiges lieber.	
Studentin	Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin GEGEN die Idee, dass die Wiesen beim Sportplatz (hinter den Studentenwohnheimen) und die Felder bebaut werden sollen. Meine Freunde und ich nutzen diese sehr gerne zum Entspannen oder für den Sport als "natürliche" Flächen, die nicht extra gebaut wurden und als kultivierte Natur zählen. Ich sehe die Bebauung dieser Flächen als sehr großen Nachteil.	**Bebauung Wiesen** .....Ja, ich habe zum wiederholten Mal gelesen, dass Jana gerne mit ihren Freunden auf den Wiesen Sport macht.....aber ich möchte der Studentin widersprechen. Alle Büros nahem eine vorsichtige Bebauung der Zwischenräume der Sportanlagen vor. Ich denke das ist gerechtfertigt, denn hier sind die Flächen durch Sportanlagen und Zubringerverkehr eh sehr parzelliert und haben kaum noch Charakter einer Grünzone. Ich glaube man kann von den Studenten verlangen ein paar Meter weiter zu gehen, denn auf Höhe des PH-Gartens bleibt alles zusammenhängend grün. Alle Vorschläge schlagen eine Behutsame Bebauung dieses Zwischenbereichs vor. Das ist ein guter Kompromiss zwischen Ausbreitungswillen der Uni und Landschaftsschutz des Feldes.

Kategorie Technische Infrastruktur		
Weg zur CO2 Neutralität nicht konkret genug	die plakative Darstellung aller theoretisch möglicher Ansätze wurde leider nicht konkretisiert. Hier hätte ich eine Priorisierung der notwendigerweise umzusetzenden Infrastrukturplanung erwartet. U.a. auch den Ersatz des Heizwerkes in ein Biogas-Blockheizkraftwerk. Die schnell und konkret umsetzbaren Möglichkeiten der Photovoltaik werden nur am Rande erwähnt, ohne dass diese Teil des Gesamtkonzeptes werden.	
Da traut sich jemand etwas, Akzente setzen	Städte brauchen Entwicklung keine Frage. Die Uni braucht das auch. Da passt eine Seilbahn doch sehr gut: die ökologische Bilanz im Einsatz, der Lärmpegel, die Verbindungsmöglichkeiten plus, nicht zu unterschätzen, der touristische Effekt, wenn man es richtig macht. Das einzig Richtige gegenüber einfallslosen Autobrückenbauten...	
Seilbahn	Seilbahn ist eine gute Idee!	

Büro ASTOC – Beiträge und Kommentare

Titel	Beitragstext	Kommentare
Kategorie Freiraum		
Schöner Entwurf	Im gesamten ein guter Entwurf. Naherholungsort Zoo ist schön eingegliedert.	
Gut	Die Fläche des Zoos wird kaum beeinträchtigt, schön.	
auch eine gute Lösung	mit zwei neue Holzbrücken auch eine gute Lösung den Verkehr zu entschärfen. Und der Zoo bleibt ziemlich unberührt,Prima.	
Guter Entwurf!	Es ist viel grün vorgesehen, die Flächen am Neckar werden aufgewertet, die Zoofläche bleibt erhalten!	
WLAN auf dem Campus	WLAN auf dem Campus	
Verbindung zum Neckar	Die Verbindungen zum Neckar sind gut gelöst, an den richtigen Stellen und breit genug, damit sie auch genutzt werden.	
Kategorie Mobilität		
beim Verkehrskonzept ist noch viel Luft nach oben	no go: Radfahren auf dem engen Neckarpfad, eine Promenade nur für Fußgänger und Jogger ist super. ebenso no go: eine Neckarquerung für Pendelbusse oder sonstige Fahrzeuge, dies ist rechtlich und politisch kaum durchsetzbar	
Viel zu viele Parkplätze	Mit der für die Zumunft geplanten sehr hohen Zahl an PKW-Parkplätzen auf dem Campus wie auf den geplanten Park&Ride-Plätzen in der Nähe ließen sich die Klimaschutzziele der Stadt Heidelberg nie erreichen.	
Neckarquerung	Statt durch Wieblingen durch sollte die große Neckarquerung vom Autobahnzubringer A 656 auf Höhe der Schleuse gelegt werden! Die CDU Wieblingen hat hier einen sehr guten Vorschlag.	**Neckarquerung beim Gneisenauplatz** Hab ich schon vor über 3 Jahren vorgeschlagen, allerdings nur eine schmale Brücke oder Tunnel und nur für den Umweltverbund und die

		Rettung. Das hat bis heute niemanden interessiert.
Trassenführung ÖPNV über den Neckar unrealistisch	Auch das Büro Astoc versucht in seinem Entwurf, dem Wunsch der Universität zu entsprechen und schlägt eine Neckarquerung vor, die durch den Stadtteil Wieblingen verlaufen soll. Angesichts des Planungsgebietes (Blaue Linie) ist die Trassenführung mitten durch Wieblinger Wohngebiete nicht Gegenstand detaillierter Überlegungen. Ebensowenig wird in dem Entwurf der Kreuzungsbereich des Zubringers mit der Mannheimer Strasse thematisiert. So kann jedoch keine gute Planung aussehen! Es ist doch Unsinn, eine Erschließung des Campus durch eine Neckarquerung zu beschließen und sich erst danach zu überlegen wie denn die Zuwegung auf der anderen Neckarseite bewerkstelligt werden kann. Dort ist doch keine Niemandsland!	
Position 3	ÖPNV unzureichend, keine leistungsfähige innere Nahverkehrserschließung, Bebauung Hühnerstein negativ, 5. Neckarquerung vorgesehen (negativ), relativ hohe Geschossflächenzahl	
"Schlanke Brücke"	Das das Büro Astoc die 5. Neckarquerung in seiner Präsentation mit dem Euphemismus "Schlanke Brücke" bezeichnet (Tafel 31), zeigt ganz deutlich, dass hier etwas schöngeredet werden soll. Das Niveau des schiffbaren Neckarkanals, der am Ostufer verläuft, liegt mehrere Meter über dem des Altneckars. Fährt man dort auf dem Wasser, ist man etwa auf Baumwipfelhöhe der Uferbepflanzung des Altneckars. Der Neckarkanal selbst ist eine Wasserstraße der Kategorie V, die eine Brückendurchfahrtshöhe von mindestens 5,25 Metern erfordert. Zusammen mit dem Niveauunterschied der beiden Wasserwege kommt man also schon auf eine Pfeilerhöhe von, konservativ gerechnet, mindestens 10 Metern, zuzüglich der Höhe der Brückentrasse. Ganz sicher werden solche Pfeiler nicht aus dünnen Holzbalken bestehen, wie die Skizze mit dem Hinweis "Holzkonstruktion" suggeriert, sondern sehr solide konstruiert	

	werden müssen. Am Ende haben wir dann also Stahlbetonfundamente und robuste Stahlsäulen im Naturschutzgebiet. Das wird bei bestehender Rechtslage nicht durchzusetzen sein, und meiner Meinung nach widerspricht eine solche riesige Brücke an dieser Stelle jedem ästhetischen und umweltbewussten Anspruch.	
Guter Entwurf	Gute Anbindung zum Zoo und alle Verkehrsmitteln berücksichtigt.	
nein zur 5. Neckarbrücke	das Büro ASTOC hat die Probleme des Campus und der Stadt Heidelberg nicht erkannt. Das Konzept des Planungsbüros basiert im Kern auf einer Stärkung des Individualverkehrs. Fahrradrouten werden entlang der Mittermaierstraße zum Bahnhof geführt - inakzeptabel. Die geplante "Alibi" Fahrradbrücke liegt genau im Bereich des neuen Wehrsteges und ist somit nicht genehmigungsfähig. Mit dem neunen Wehr kommt automatische eine neue Fahrradbrücke. Kurzfristig wäre eine Ertüchtigung des vorhandenen Wehrsteges für Fahrradfahrer durch eine Verbreiterung der Wehrbrücke mit Zu-und Abfahrtsrampen sinnvoll.	
URRmEL	Die "Universitäre RadReparaturwerkstatt mit EigenLeistung" (URRmEL) findet in dem Plan, trotz dem Ziel der erhöhten (E-)Farhradnutzung keine direkte Erwähnung. Jedoch wurde scheinbar der Entschluss gefasst eine Buslinie an ihr vorbei zu legen. Was vermutlich damit einhergeht sie einzuebnen. Aufgrund der teilweise beschränkten finanziellen Mittel und Wissens der Studierenden stellt die URRmEL eine wichtige Einrichtung dar, da sie zentral Wissen in Form von ehrenamtlichen Fachkräften(/Hobbyschraubern) und hochwertiges und damit teures Werkzeug, sowie Platz zur Verfügung stellt (Nicht jedes 20qm Apartment kommt mit einem Hof, in welchem man das eigene Rad zerlegen kann). Der Wiederaufbau der URRmEL an einer zentralen Stelle innerhalb des Campus müsste also vermutlich durch die Stadt finanziert werden, außer es ist ein leicht er-	

	höhter Umsatz der Radhändler in Heidelberg und eine erhebliche Verlagerung vom Rad- hin zum Busverkehr gewünscht. (Die Hinterachse eines Rades zu ersetzen ist aufwändig und teuer, außer man findet in der URRmEL die entsprechenden Werkzeuge und Ersatzteile, weshalb durch ihren Wegfall Bus und Straßenbahn die günstigere Alternativen für viele werden könnten.) TLDR: Evtl. wird die momentane Radwerkstatt im Feld zu asphaltiert, ohne das Ersatz geplant ist, was es schwierig machen könnte Räder zu unterhalten.	
Bitte keine 5. Neckarbrücke	Gut ist, dass der Klausenpfad und das Handschuhsheimer Feld vom Autoverkehr verschont bleiben sollen. Auf eine weitere Neckarbrücke und damit eine Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes Altneckar Heidelberg-Wieblingen sollte verzichtet werden. Die geplante Gneisenaubrücke für Rad-/Fußgängerverbindung über den Neckar sollte in die Planung einbezogen werden.	
Keine 5. Neckarquerung	Keine 5. Neckarquerung durchs Naturschutzgebiet, auch nicht in dieser Light-Version. Gut finde ich, dass hier auch die neue Fahrradbrücke an der Gneisenaustr. mit berücksichtigt wurde. Leider will die Uni sie am nördl. Neckarufer nicht an dieser Stelle einmünden haben, da der Anschluss zum Zentrum des Uni-Geländes zu direkt ist ????	
Parken im Neuenheimer Feld ?	ja - das könnte klappen: Jobtickets, teure Parkplatzgebühren (teurer als Monatskarten) und Stellplatzgarantie nur für Fahrgemeinschafts-PKWs - wie u.a. von ASTOC vorgeschlagen.	

Belastung durch P&R-Plätze in der Umgebung	Die Belastung durch parkende PKWs (auf andere Stadtteile wie Wieblingen und Rohrbach oder gar nach Dossenheim oder Neckargemünd zu verlagern, scheint wenig sinnvoll und verlagert nur die Verkehrsprobleme, die VERsiegelung der Landschaft und löst kein Verkehrsproblem	**RE: Belastung durch P&R-Pkätze in der Umgebun**g Nicht jeder kann zum Bahnhof / zur Haltestelle laufen. Vorverlagerte Parkplätze sind deshalb in Stadtnähe sinnvoll, dort wo sich ein dichter Takt lohnt. Nur durch diese Vorverlagerten Parkplätze gewinnen die Innenstädte ihre Urbanität wieder. Beispiel Handschuhsheim: Ein Wohnen in der Dossenheimer Landstraße wird wieder attraktiv, wenn Autofahrer ihr Fahrzeug vor der Stadtgrenze stehen lassen und mit der Tram weiterfahren. Beispiel Bergheim: Der Dauer-Stau kann vermieden, wenn ausreichend viele Autos am S-Bahnhof Pfaffengrund ins Parkhaus fahren. Beispiel Speyerer Straße: Ein P&R-Parkplatz schafft eine Chance, dem Stau zu entrinnen. **P&R im Nahbereich ökologisch und verkehrlich wenig sinnvoll** In der Tat bringt dieser Teil des Konzepts nur auf dem Papier und nur für den Campusbereich eine Entlastung. Insbesondere P&R Plätze unmittelbar vor den Toren der Stadt (z.B. Dossenheim) helfen nicht, CO2-Emissionen zu vermindern und Flächenverbrauch zu reduzieren.

Natur- und Artenschutz muss Vorrang haben vor kurfrstigen Vorteilen für den Verkehr	Eine Brücke durch das Naturschutz- und FFH-Gebiet "Altneckar-Wieblingen" darf nicht gebaut werden. Sie würde diese einmalige Flusslandschaft mit ihren vielen kleinen Lebensräumen und Rückzugsgebieten für die verschiedensten Pflanzen- und Tierarten zerstückeln und damit ihren Schutz erheblich einschränken. Sie könnte für viele seltene Arten – Wintergäste (die große Wasserfläche, auf der sie landen, würde durch eine Brücke, verloren gehen), Durchzügler und für die Lebewesen, die das ganze Jahr hier sind, – kein Rückzugsgebiet mehr sein.	**So ist es** Diesem Kommentar zur Brücke ist nichts hinzuzufügen. Wer den jüngsten Kommunalwahlkampf beobachtet hat, dürfte auch festgestellt haben, dass es nur sehr wenige Wortmeldungen für eine solche Brücke gab. Ob sich das Universitätsrektorat dabei mit seinen Wünschen in guter Gesellschaft sieht, möge es selbst beurteilen.
Gute Lösung für die Anbindung von Pfaffengrund/Wieblingen	Dieser Entwurf besticht durch eine gute Lösung für die Anbindung von Pfaffengrund/Wieblingen, eine Erschließung des Campus durch eine Tram fehlt leider völlig. Wenn wir die Verkehrsprobleme dauerhaft in den Griff krieg wollen, braucht es sowohl eine Erschließung von Nord-Süd von der bestehenden Tramachse aus, als auch die Anbindung über den Neckar.	**Ohne Straßenbahnanbindung - Konzept durchgefallen** Das Konzept orientiert sich am rückwärtsgewandten Willen des Unirektorats. Damit wird man aber Verkehrsprobleme im 21. Jahrhundert nicht lösen können - da waren sich auch alle befragten Experten im Hearing der Stadt einig.
Wer nicht weiß, wonach er eigentlich sucht	Dem sei gesagt, das obwohl sich das grandios anhört mit Masterplan und so es trotz allem eine salamitaktik ist, wo wichtige Aspekte davor und danach letztlich abgetrennt sind. Deswegen: https://rhein-neckar.blogspot.com/2018/11/der-neue-betriebshof-in-heidelberg-hier.html?m=1	

Mobilitätskonzept mit Vision aber ohne Fundament	Das Multimodale Verkehrskonzept mit Leihrädern, Carsharing und autonomen Minibus mag auf den ersten Blick überzeugen. Doch der Teufel steckt im Detail. Leihräder und Carsharing sind eine gute Ergänzung zum ÖV, können ihn aber langfristig nicht ersetzen. Auch braucht es dann eine mindestens Heidelbergweite Abdeckung, denn wer will auf den letzten Metern nochmal den Verkehrsträger wechseln? Der Minibus auch ganz schön, aber auch hier gilt: Umsteigen ist unangenehm und wird von Pendlern ungern gemacht. Auf der Neckarbrücke überzeugend, da von Wieblingen S-Bahn eh ein Umstieg notwendig sein wird, aber diese Brücke dauert bestimmt noch mindestens zwei Heidel. Also erleben wir sie wahrscheinlich alle nicht mehr. Also, lieber nochmal über eine Straßenbahn (die schafft die beste Anbindung noch Nord und Süd) oder zumindest den Bus nachdenken. Ein autonomer Minibus wäre über die Fahrradbrücke von der Gneisenaustraße super, sofern dort ein P+R Parkhaus gebaut wird.	
"Radischentunnel als ökologischste Variante für den MIV	MIV und ÖPNV werden auch in Zukunft parallel zum Ausbau des ÖPNV benötigt. Eine bewusste Verschlechterung des MIV sorgt nicht nennenswert für Reduzierung, sondern eher für mehr Stau und mehr Schadstoffausstoß. Neben einem besseren ÖPNV ist es daher von größter Wichtigkeit, die Belastungen des MIV für die Anwohner der angrenzenden Stadtteile zu reduzieren. Am wirtschaftlichsten und effektivsten geschieht dies durch einen "Radischentunnel" unterhalb des Handschuhsheimer Feldes, der die fertige, ausgebaute Infrastruktur der BAB-Abfahrt Dossenheim am Nord-Ost-Ende des Technologieparks mit der Berliner Straße verbindet. Langfristig bringt ein solcher Tunnel bei richtiger Tiefe keine Beeinträchtigung der Landwirtschaft und der Naherholung im Handschuhsheimer Feld. Für die Bauzeit von 1-2 Jahren sollten die Bauern, die stark von Heidelberg und seinen Bürgern profitieren, gegen Entschädigung bereit sein, auf einen geringen Teil ihrer Anbaufläche zu verzichten. Als Ergebnis	**Charmanter Vorschlag** Wer Tunnelbauten in vergleichbaren Situationen kennt, weiß dass die Umsetzung dieses Vorschlags mehrjährige Planungszeiten (mit immensen Kosten) und dann noch deutlich längere Bauzeiten (mit noch immenseren Kosten) mit sich bringen würde. Immerhin müsste dann die Universität allein klären, wie sie bis 2050 doch noch ein Verkehrskonzept hinbekommt, das funktioniert. Fragt sich nur, ob die Stadt gut beraten wäre, hierfür Planungsmittel in mehrstelliger Millionenhöhe buchstäblich "zu versenken".

	wird ein großer Teil des MIV-Verkehrs über die BAB-Ausfahrt Dossenheim und die Umgehungsstraße fließen. Handschuhsheim würde komplett entlastet, aber auch die Bergheimer würden durch Verlagerung des Verkehrs eine Entlastung erfahren. Zudem wäre der Tunnel keine "Parkplatzzufahrt (wie die 5. Neckarbrücke), sondern würde der Gesamtstadt Heidelberg helfen.	
Autonomer Minibus als Highlight des Konzeptes	Die Idee autonom fahrender Minibusse sind aus meiner Sicht ein Highlight dieses Konzeptes. Er stellt alle anderen Vorschläge wie - Straßenbahn: hohe Baukosten, langer Realisierungszeit, Störung wissenschaftlicher Messungen durch starke Elekromotoren - Seilbahn: bedient nur einen oder wenige Punkte, nicht behindertengerecht wg. Non-Stop-Betrieb und Zugang, wird Einsprüche von Anwohnern in Bergheim bzw. Wieblingen hervorrufen oder - 5. Neckarbrücke: Reine Parkstraße, teuer, Naturschutz, zus. Parkhausbedarf hervorrufen. Die Kleinteiligkeit der Busse bietet die Möglichkeit, von den Straßenbahnhaltestellen der Berliner Straße, die große Mengen an Fahrgästen (z.B. vom Bahnhof) zuführen können, mehrere Linien mit vielen kleinen Bussen fahren zu lassen und damit jeden Punkt im Feld zu bedienen, was Akzeptanz und Ökologie des Konzeptes verbessern wird. Diese Busse sind keine Zukunftsmusik, sondern werden bereits im ÖPNV Regelbetrieb in Bad Birnbach erfolgreich eingesetzt. Begleitet wird dieses Pilotprojekt von der TH Ingolstadt. Und was würde besser passen, als wissenschaftliche Innovationen in einem Wissenschaftscampus einzusetzen.	**Und ein Minibus hat keine e-Motoren?** leider fehlt beim Minibus eine überzeugende Route und ein überzeugendes Konzept. Alle Pendler müssten mindestens einmal mehr umsteigen, also z.B. von Kirchheim zweimal, von Plankstadt dreimal, von Schriesheim zweimal. So motivieren Sie niemand zum Pendeln mit dem ÖV. Lieber die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld führen und am besten einen direkten Bus aus dem Neckartal. Der autonome Minibus ist nur über den Neckar gut, da hier eh umgestiegen werden muss, von Wieblingen, wie auch zum Beispiel von der Gneisenaustraße. Hier könnte er ein P+R Parkhaus anbinden (wenn es denn statt gebaut würde). **Minibusse im Stau** Das Konzept mit den Minibussen hat einen Haken - solange der Autoverkehr nicht merklich reduziert wird, stehen diese gemeinsam mit den Autos auf dem Weg zum Bahnhof im Stau. Funktionieren könnte die Idee dann, wenn der Campus vom Individualverkehr komplett befreit würde (außer Notfallfahrzeuge etc.) und außerdem

		an den Umsteigestellen eine direkte Anbindung sichergestellt wird. **autonome Busse bei tauseden von Betroffenen: funktioniert das??** Das Verkehrsmodell muss zeigen , ob und wie so eine Busflotte den Ansturm zu den Spitzenzeiten überhaupt bewältigen kann. Die unbequeme Umstiegssituation von Tram auf Bus oder auch von Bus auf Bus bleibt leider.
Mobilitätsflotte	Ihre Ideen zu den autonomen Shuttlen und den Leihstationen von e-Bikes, e-Rollern und e-Lastenfahrrädern finde ich sehr gut. Ich finde es auch sehr gut, dass Sie sich auch Gedanken zur Verbesserung der Heidelberger ÖPNV Situation, die den Campus tangiert gemacht haben.	
Brücke über das Naturschutzgebiet / Uferradweg	Ich stehe der Brücke sehr skeptisch gegenüber, denn eine Brücke, über die im Notfall Krankenwagen fahren können und es dann vielleicht auch vermehrt tun, ist keine kleine Radbrücke, sondern muss sicher mit gewaltigen Pfeilern auf den Neckarinseln oder im Neckar gestützt werden. Das Naturschutzgebiet dort ist aber so schützenswert, dass den Fahrradfahrern der Umweg über die irgedwann egbaute Nackarfahrradbrücke hierfür zugemutet werden sollte .... hier finde ich die Seilbahnlösung vom Büro Heide wesentlich interessanter, weil diese keine Pfeiler in den Neckar oder auf die Neckarinseln setzen muss. Ebenso skeptisch stehe ich dem Neckaruferrad- und -fußweg gegenüber, da hierfür laut Ihrer Aussage der Zaun des Zoos um mindestens 10 Meter nach hinter versetzt werden müsste. Ich glaube, da kämen sie fast schon mit dem Tigergehege in Kollision. Davon abgesehen bräuchte der Zoo eher mehr als weniger Fläche. Vielleicht finden Sie ja eine Lösung, die das Neckarufer in Teilen fahrradfrei macht. Die Spaziergänger	

	aus Neuenheim - ob mit oder ohne Hund - würden es Ihnen sicher danken. Einem Fahrrad- und Fußweg, bei dem man sich nicht in die Quere kommt, so wie es jetzt ist, würde einfach zu viel Fläche verbrauchen. Die Hundewiese wäre dann auch wieder in Gefahr verschluckt zu werden. Wäre nicht vielleicht für die Fahrradfahrer dort Platz, wo die Straßenbahntrasse geplant war. Es müsste doch entlang der Kirchnerstraße genug Platz geben, dass sowohl die weniger werdenden Autos sowie auch die Fahrradfahrer ausreichend Platz und sichere Strecken haben.	
Kategorie Städtebau		
klare Strukturen durch die Quartiere	Das Team Astoc schafft es wohl am deutlichsten, den Campus städtebaulich klarer zu gliedern und neue wichtige Sicht- und Verbindungsachsen (vom Eingang Berliner Straße über das Theoretikum bis zur Kopfklinik) aufzuzeigen. Auch die Einbeziehung des Naturraumes Neckarbogen ist sehr gelungen. Besonders schön die neu gestalteten Campuseingänge von der Berliner Straße aus und das neue zweite Zentrum. Die Hauptmensa wird als Zentrum des Essens und Treffens wohl vorerst die Nummer eins der Studis bleiben. Vielen Dank auch an das Team Astoc	
nein zur Hühnersteinbebauung - Innovationsquartier	Die massiven baulichen Eingriffe im Hühnerstein berücksichtigen nicht den Ansatz der Nachhaltigkeit den die Gesellschaft wünscht. Das städtebauliche Planungskonzept konzentriert sich auf den Bau neuer Parkhäuser, anstelle den Individualverkehr zu reduzieren, und die ggf. erforderlichen Nutzflächen zentraler an die gut erschlossenen Bereiches des ÖPNV zu bringen.	

Quartiere	Nach Betrachtung der Pläne betreffend den Quartieren bin ich zu der Einschätzung gekommen, das Büro ASTOC, sich nicht ausreichend mit dem Campus Neuenheimer Feld auseinander gesetzt zu haben scheint. Anders kann ich mir nicht erklären, warum hier der Versuch unternommen werden soll die "Die Wissenschaftsstadt" " in „richtige Stadt“ Quartiere, in denen sich die Nut-zungen sinnvoll clustern, um kurze Wege für Nutzer und Wissen zu fördern" entlang von Fußgängerwegen zu zerteilen. Die Idee den Campus künstlich aufzuteilen ist an sich schon innovativ genug. Dabei jedoch zu vernachlässigen, dass die Studenten sich zwischen den Hörsälen bewegen (und dabei meistens am einem Tag 3 verschiedene Quartiere aufsuchen (alle 2h eines)) und die Forscher die Institute meist nur verlassen um zu speisen, ist einfach brillant. Durch den Umbau werden einige hübsche Cafes (Flexbausteine) eingerichtet werden, welche gegen das Cafe Botanik vermutlich nicht bestehen werden. Gegen die Discounter im kommerziellen Teil des Mathematikons dürften sie auch nicht unbedingt ankommen. Die Umsätze des Uni-Shops sollten darüber Auskunft geben. Natürlich könnte man versuchen Kunden außerhalb des Feldes anzuziehen, sodass die studentischen Arbeitsplätze von rastenden Shoppern belegt werden. Natürlich gibt es dann über diesen Zentren der kommerziellen Begegnung Büros und Hörsäle, sodass sie alle 2 Stunden von 50-400 Studenten durchquert werden, welche sich dann über diesen niederlassen. Man könnte dort natürlich auch Seminarräume oder studentische Arbeitsplätze unterbringen, diese lösen das Kernproblem der Flexbausteine jedoch meiner Meinung nach nicht wirklich. TLDR: Aus persönlicher Erfahrung und Befragung von anderen Studierenden, folgere ich das die Einteilung in getrennte Quartiere nicht auf realem Verhalten der Menschen im Feld beruht und die kommerzielle Nutzung der Flexbausteine sich schwierig gestalten wird.	

Keinerlei Bebauung im Hühnerstein gewünscht	Dieses direkt an das Neuenheimer Feld angrenzende Gebiet hat eine sehr wichtige Bedeutung als Naherholungsgebiet (der PH-Garten ist ein kleines Paradies). Zudem bietet es Biotope für zahlreiche Tierarten. Eine Bebauung würde all dies zerstören. Weiterhin ist zu befürchten, dass eine Bebauung im Hühnerstein nur ein Einstieg in die Bebauung des Handschuhsheimer Felds wäre.	
Falsche Angaben	Diese Variante enthält falsche Angaben zu den im Neuenheimer Feld angesiedelten Unternehmen, an der Tiergartenstraße 15/17 befindet sich Springer Nature und nicht Axel Springer. Enthält der Plan weitere Ungenauigkeiten, so sollte er nicht berücksichtigt werden.	
Bebauung, Grünflächen etc.	Ihr Bebauungsplan gefällt mir sehr gut. Ich finde es vor allem schön, dass Sie versuchen, die Bestandspflanzungen des Neuenheimer Feldes in Ihre Planung mit einzubeziehen und zu erhalten. Ich weiß nicht, ob Sie wissen, dass auf dem Campus auch Orchideen wachsen. Bitte informieren Sie sich da - denn diese zu verlieren, wäre ein wirklich großer Verlust. Auch bei zukünfigen Baustellen, sollte das mit in Betracht gezogen werden. Auch Ihr Konzept von den vertikalen Gärten oder Gemeinschaftsgärten auf dem Hühnerstein spricht mich sehr an. Hier könnten die Studenten ja vielleicht auch zur Selbstversorgung gärtnern.	
Schöne Idee	Schöne Idee	

Studentin	Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin GEGEN die Idee, dass die Wiesen beim Sportplatz (hinter den Studentenwohnheimen) und die Felder bebaut werden sollen. Meine Freunde und ich nutzen diese sehr gerne zum Entspannen oder für den Sport als "natürliche" Flächen, die nicht extra gebaut wurden und als kultivierte Natur zählen. Ich sehe die Bebauung dieser Flächen als sehr großen Nachteil.	**Wie wichting sind denn die Wiesen fürs spielen?** Ich möchte der Studentin widersprechen. Fast alle Büros nahem eine vorsichtige Bebauung der Zwischenräume der Sportanlagen vor. Ich denke das ist gerechtfertigt, denn hier sind die Flächen durch Sportanlagen und Zubringerverkehr eh sehr parzelliert und haben kaum noch Charakter einer Grünzone. Ich glaube man kann von den Studenten verlangen ein paar Meter weiter zu gehen, denn auf Höhe des PH-Gartens bleibt alles zusammenhängend grün. Alle Vorschläge schlagen eine Behutsame Bebauung dieses Zwischenbereichs vor. Das ist ein guter Kompromiss zwischen Ausbreitungswillen der Uni und Landschaftsschutz des Feldes.
Kategorie Technische Infrastruktur		
BHKW am falschen Standort	ASTOC plant im Bereich des Hühnerstein ein neues Blockheizkraftwerk. Dieses sollte im Bereich des bestehenden Heizwerkes errichtet werden, um die Infrastruktur zu nutzen und dieses langfristig abzulösen. Die FLEX-Bausteine sind zu plakativ dargestellt, und nicht auf die konkreten Probleme des Standortes angepasst. Die bislang völlig ungenutzten aber zahlreich vorhandenen Möglichkeiten der Energieerzeugung durch Photovoltaik werden nicht näher betrachtet. Die angedachte Energiespeicherung dagegen ist nicht Aufgabe der Universität. Auf die ggf. notwendige Erweiterungsplanung der AWT-Tunnel wird nicht erwähnt.	
Regenwassermanagement	Verwendung von Regenwassergefällt mir gut - ob daddurch Hochwasserereignisse minimiert werden - wie ASTOC schreibt, weiß allerdings nicht	

2.4 Ablauf und Überblick über inhaltliche Schwerpunkte und Ergebnisse der Arbeit des Forums Masterplan Neuenheimer Feld / Neckarbogen

Am 24.07.2018 hat der Gemeinderat folgenden Beschluss zur Arbeitsweise des Forums Masterplan Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen im Planungsatelier gefasst: „Das Forum bewertet die Entwicklungsvarianten der städtebaulichen Planungsbüros und schlägt dem Gemeinderat mehrere Varianten differenziert gewichtet zur Beschlussfassung vor." Für diese Bewertung / differenzierte Gewichtung hat man sich am 26.06.2019 in der Vorbereitungsgruppe Forum (die sich nach Beschluss des Gemeinderats aus Mitgliedern des Forums, des Steuerungskreises und des Gemeinderats zusammensetzt) auf die nachfolgende Arbeitsweise verständigt.

Arbeitsweise in den Sitzungen des Forums in der Stufe 3 des Planungsateliers:

In der Stufe 3 fanden insgesamt 3 Sitzungen des Forums statt:

- Forum A1 am 16.07.2019 (abgebrochen für eine erforderliche Überprüfung und Korrektur der Verkehrsmodellanwendungen der Planungsteams durch IVAS, Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme. Ein Protokoll dieser Sitzung ist in Kapitel 2.5 zu finden.
- Forum A2 am 12.12.2019 – Bewertung des jeweiligen Gesamtbeitrags der vier Entwicklungsperspektiven zu den Themen der Aufgabenstellung in Arbeitsgruppen
- Forum B am 19.12.2019 – Individuelle Widerstandsbewertung der Forumsmitglieder gegenüber den einzelnen Entwicklungsperspektiven der Planungsteams differenziert nach den Themen der Aufgabenstellung

Die beiden letzten Forumssitzungen (A2 und B) haben mit unterschiedlichen Fragerichtungen unterschiedliche Erkenntnisse für die Weiterarbeit erbracht.

In **Forum A2** stand die inhaltliche Diskussion in nach den „Hauptgruppen" (Erläuterung siehe unten) des Forums **gemischten Arbeitsgruppen** im Vordergrund. Dabei ging es um folgende Leitfrage:

„Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur?"

Im Ergebnis dieser qualitativen Auseinandersetzung mit den Entwicklungsperspektiven lässt sich unter anderem erkennen, welche **Argumente** die Forumsmitglieder in den gemischt besetzten Arbeitsgruppen in die Diskussion zur oben genannten Fragestellung eingebracht haben. Auf Grundlage dieser Diskussionen erfolgte eine **Gruppenbewertung** des jeweiligen Gesamtbeitrags der Entwicklungsperspektiven zu den Themenfeldern der Aufgabenstellung. Das Protokoll dieser Sitzung ist in Kapitel 2.5 zu finden.

In **Forum B** sollte erfasst werden, welche **individuellen Widerstände die Forumsmitglieder** gegenüber den Inhalten der einzelnen Entwicklungsperspektiven auf einer Skala von null bis zehn haben. Auch hier liegt in der Bewertung eine Differenzierung nach den „Hauptgruppen" vor. Das Protokoll dieser Sitzung ist in Kapitel 2.5 zu finden.

Die in diesem Dokument wiedergegebenen Zahlen bilden ein Stimmungsbild der jeweils anwesenden Mitglieder des Forums ab. Sie können qualitativ betrachtet, aber keineswegs statistischen Berechnungen zugeführt werden, die über die vorliegende reine Deskription hinausgehen.

Was sind die „Hauptgruppen" im Forum Masterplan INF?
1. Bürgerschaft (9 Personen)
2. Gruppen, Vereine, Verbände (21 Personen)
3. Nutzer Handschuhsheimer Feld (9 Personen)
5. Politik und Behörden (18 Personen)
4. Nutzer INF Campus (23 Personen)
6. Projektträger (5 Personen)

Forum A2 (12.12.2019) – Bewertungen der Gesamtbeiträge in Arbeitsgruppen

In **Forum A2** (12.12.2019) wurde in acht nach „Hauptgruppen“ gemischten Arbeitsgruppen zunächst die Leitfrage diskutiert:

Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung?

Hierzu wurden Argumente gesammelt. Unterschiedliche Haltungen wurden durch die Diskussion in möglichst gleichmäßig gemischten Arbeitsgruppen deutlich und Verständigung beziehungsweise Verständnis für die Gewichtung von Argumenten wurde möglich. Die Ergebnisse dieser inhaltlichen Diskussionen der einzelnen Arbeitsgruppen sind dem Protokoll des Forums A2 (siehe Kapitel 2.5) zu entnehmen.

Auf diese inhaltlichen Diskussionen in den Arbeitsgruppen aufbauend erfolgte im Anschluss eine **Gruppenbewertung** zu der oben genannten Frage: Die Antworten konnten als Ergebnis der jeweiligen Arbeitsgruppe in den Kategorien „positiv“, „negativ“ oder “nicht eindeutig“ gegeben werden. Abweichende Einzelmeinungen waren möglich und wurden dokumentiert. 50 von 85 Forumsmitgliedern nahmen am Forum A2 teil. Das Gesamtergebnis dieser Bewertungen durch die insgesamt 8 gemischt besetzten Arbeitsgruppen des Forums A2 wird in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Zusammengefasste Ergebnisse der 8 Arbeitsgruppen des Forums A2

	Teilnehmende: 50 von 85 Forumsmitgliedern															
Arbeits-frage	Wie bewerten Sie als (Arbeits-)gruppe den Gesamtbeitrag der Entwicklungsperspektive zu den Themen der Aufgabenstellung?															
	Astoc				**Heide**				**Höger**				**Møller**			
Thema	+	+/-	-	x	+	+/-	-	x	+	+/-	-	x	+	+/-	-	x
Städtebau	3	4	0	1	1	3	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2
Mobilität	3	3	1	1	2	5	1	0	1	6	1	0	3	4	0	1
Freiraum	3	4	0	1	4	1	2	1	1	3	3	1	2	4	2	0
Technische Infrastruktur	0	1	0	7	0	2	0	6	1	2	0	5	0	1	0	7

\+ Anzahl der Arbeitsgruppen, die überwiegend positiv bewerten

\- Anzahl der Arbeitsgruppen, die überwiegend negativ bewerten

+/- Anzahl der Arbeitsgruppen, deren Bewertungen nicht eindeutig ist

x Anzahl der Arbeitsgruppen, die das Thema nicht bewertet haben

Hinweise zur Tabelle 1:

- Die von der überwiegenden Gruppenbewertung, der Arbeitsgruppen abweichenden Einzelmeinungen sind in dieser Übersichtsdarstellung nicht erfasst. Einzelmeinungen sind in den ausführlichen Abschriften in der Dokumentation des Forums A2 (Kapitel 2.5) dargestellt.
- „Technische Infrastruktur“ ist auf Grund der wenigen Bewertungen nicht aussagekräftig. Die dargestellten mehrheitlichen Bewertungen sind mit unterschiedlich vielen Argumenten unterlegt worden - siehe dazu Abschriften in der Dokumentation des Forums A2 (Kapitel 2.5).
- Nicht alle Entwürfe wurden in allen Themenfeldern bewertet. Hintergründe der Bewertungen sind über die diskutierten Argumente und Entwurfselemente ebenfalls in den Abschriften nachzusehen (Dokumentation des Forums A2, Kapitel 2.5).

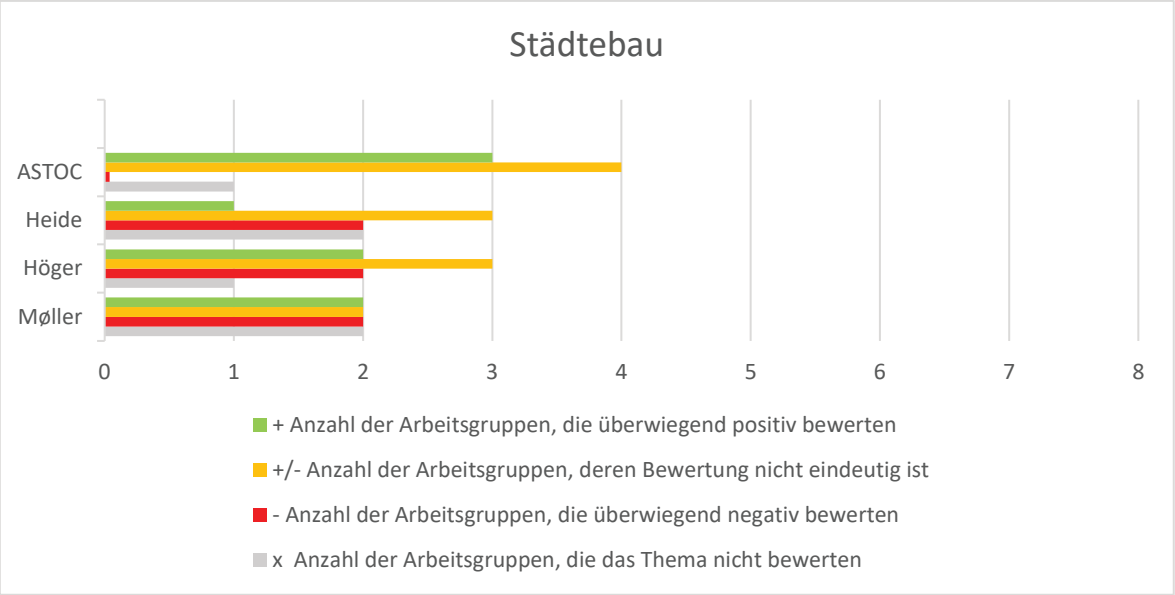
Bewertungen der Arbeitsgruppen nach Themenfeldern der Aufgabenstellung (Forum A2)

Die nachfolgenden Balkendiagramme basieren auf Tabelle 1. Sie zeigen die im Forum A2 von den Arbeitsgruppen vorgenommenen Bewertungen des Gesamtbeitrages der jeweiligen Entwicklungsperspektive zu den vier Themen der Aufgabenstellung (Abbildung 1 bis 4).

Die jeweilige Zusammenfassung der in den Arbeitsgruppen intensiv diskutierten Themen basiert auf dem Protokoll des Forums A2 (siehe Kapitel 2.5).

Themenfeld Städtebau

Abbildung 1: Bewertungen der Arbeitsgruppen Forum A2 zum Themenfeld Städtebau



Im Themenfeld Städtebau wurde der Gesamteitrag von Astoc in der Summe der Arbeitsgruppenergebnisse am besten bewertet. Er erhielt in drei Arbeitsgruppen eine überwiegend positive Bewertung, in vier Arbeitsgruppen war die Bewertung nicht eindeutig und in keiner Arbeitsgruppe wurde überwiegend negativ bewertet. Alle anderen Entwicklungsperspektiven hatten im Bereich Städtebau eine oder zwei Positivbewertungen durch die Arbeitsgruppen und jeweils zwei Negativbewertungen des Gesamtbeitrags der jeweiligen Entwicklungsperspektive zu diesem Thema der Aufgabenstellung.

<u>Intensiv diskutierte Themen in den Arbeitsgruppen waren:</u>

Astoc:

- Positiv hervorgehoben wurde in den Diskussionen der Arbeitsgruppen die klare aber flexible Clusterung nach Nutzungen im städtebaulichen Konzept.
- Kontrovers diskutiert wurde die geplante Bebauung des Hühnersteins.

Heide:

- Eher positiv diskutiert wurden die geplante Nutzungsmischung und die klare städtebauliche Aufteilung in Quartiere.
- Eher negativ diskutiert wurde die geplante Bebauung des Hühnersteins.

Höger:

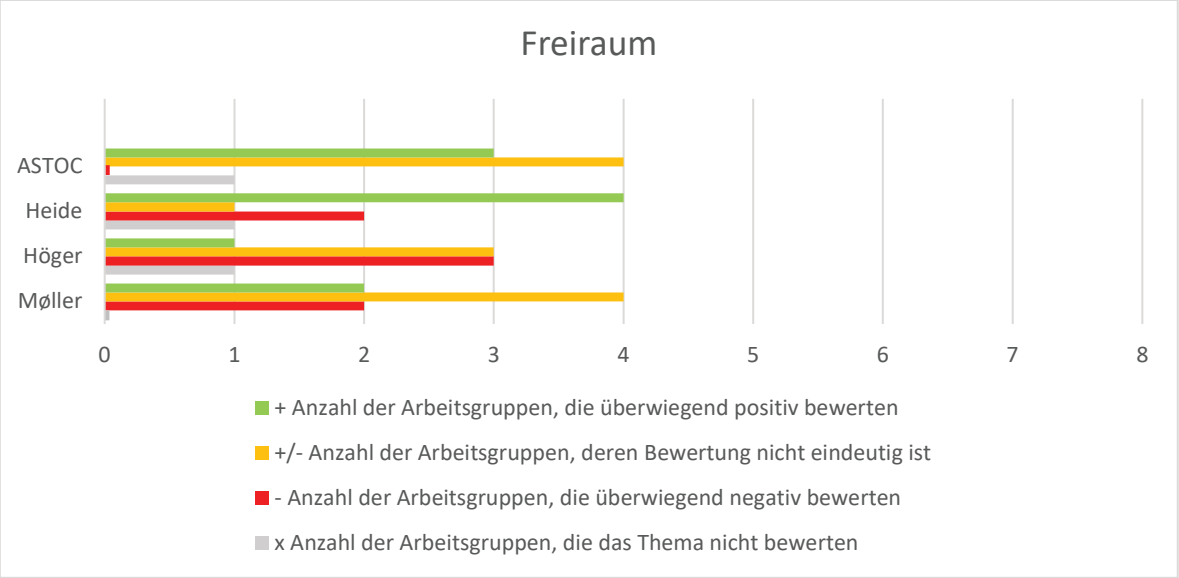
- Positiv hervorgehoben wurde in den Diskussionen die zunächst unterlassene Bebauung des Hühnersteins.
- Kontrovers diskutiert wurde das Maß der geplanten Verdichtung und die Bauhöhe („Hochhauskonzept“). Als positiv wurden hierbei beispielsweise eine geringe Flächenversiegelung und –verbrauch thematisiert. Als negativer Aspekt wurden in diesem Kontext beispielsweise mögliche „funktionale Einschränkungen im Wissenschaftsbereich“
- und die tatsächlichen Nutzungsmöglichkeiten der Kellergeschosse diskutiert.

Møller:

- Als positive Aspekte wurden in den Diskussionen die „Schaffung einer Campusmitte“ und der „Grüne Ring“ diskutiert.
- Kontrovers wurde die geplante Bebauung des Hühnersteins diskutiert.

Themenfeld Freiraum

Abbildung *2: Bewertungen der Arbeitsgruppen Forum A2 zum Themenfeld Freiraum*



Im Themenfeld Freiraum wurde der Gesamtbeitrag Astoc in der Summe der Arbeitsgruppenergebnisse am besten bewertet. Er erhielt in drei Arbeitsgruppen eine überwiegend positive Bewertung, in vier Arbeitsgruppen war die Bewertung nicht eindeutig und in keiner der Arbeitsgruppen wurde überwiegend negativ bewertet. Heide erhielt zwar von vier Arbeitsgruppen überwiegende positive Bewertungen, aber auch von zwei Arbeitsgruppen eine überwiegend negative Bewertung des Gesamtbeitrages seiner Entwicklungsperspektive zum Thema Freiraum.

<u>Intensiv Diskutierte Themen in den Arbeitsgruppen waren:</u>

Astoc:

- Eher positiv diskutiert wurden der geplante Neckaruferweg, die Anbindung an den Fluss und insgesamt die klare Struktur des Freiraums.

Heide:

- Als eher positiver Aspekt wurde die „Freiraumqualität“ von verschiedenen Arbeitsgruppen diskutiert, beispielsweise die Anbindung an den Neckar, die geplanten Wasserflächen und die „Grüne Mitte“.

Höger:

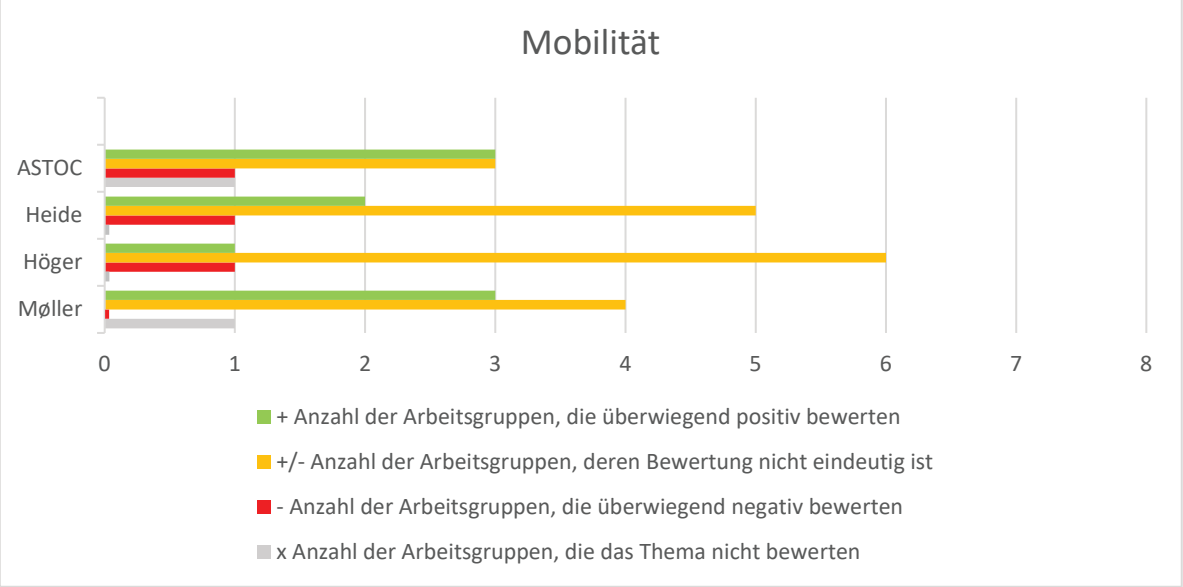
- Ein möglicher Verzicht auf die Bebauung des Hühnersteins wurde in den Arbeitsgruppen als eher positiver Aspekt diskutiert.

Møller:

- Eher positiv diskutiert wurden der „Grüne Campus“ bzw. die Campusmitte und der „Grüne Ring“.

Themenfeld Mobilität

Abbildung 3: Bewertungen der Arbeitsgruppen Forum A2 zum Themenfeld Mobilität



Im Themenfeld Mobilität erhielten die Gesamtbeiträge von Astoc und Møller in jeweils drei Arbeitsgruppen eine überwiegend positive Bewertung. Den Gesamtbeitrag von Møller zu diesem Themenfeld bewertete keine, den von Astoc eine Arbeitsgruppe überwiegend negativ.

<u>Intensiv Diskutierte Themen in den Arbeitsgruppen waren:</u>

Astoc:

- Eher positiv wurden die Lösungsansätze „Campusflotte“ und „Schlanke Brücke“ (5. Neckarquerung ohne MIV) diskutiert.
- Als eher positiver Aspekt wurde die hohe Anzahl und die zeitnahe Umsetzung der Park & Ride Plätze festgehalten, wobei das geplante Bus-Shuttle System kontrovers diskutiert wurde.

Heide:

- Als positiver Aspekt wurde in den Arbeitsgruppen die geplante Seilbahn thematisiert. Positiv hervorgehoben wurden dabei z.B. die Leistungsfähigkeit (Kapazität, Reduzierung des MIV) und der geringe Flächenverbrauch der Seilbahn. Kontrovers wurden beispielsweise zu diesem Lösungsansatz der „Umsteigezwang“ und bestehende Unklarheiten bezüglich des Betriebs der Seilbahn diskutiert.

Höger:

- Kontrovers wurde über den geplanten Straßenbahnring diskutiert. Als Vorteile wurde z.B. die Anbindung an das bestehende System und die Leistungsfähigkeit benannt. Als negative Aspekte z.B. ein hoher Flächenverbrauch, Einschränkungen durch Erschütterungen der an der Straßenbahn anliegenden Institute und eine mögliche Zerschneidung des Campus/Gebiets.
- Kontrovers diskutiert wurde die „Planung ohne Brücke“ (optional bis 2050). Positiv betont wurde dabei, dass vorläufig kein Eingriff in das FFH-Gebiet vorgenommen werden muss. Als negativer Aspekt wurde eine fehlende Westanbindung des Neuenheimer Felds diskutiert.
-

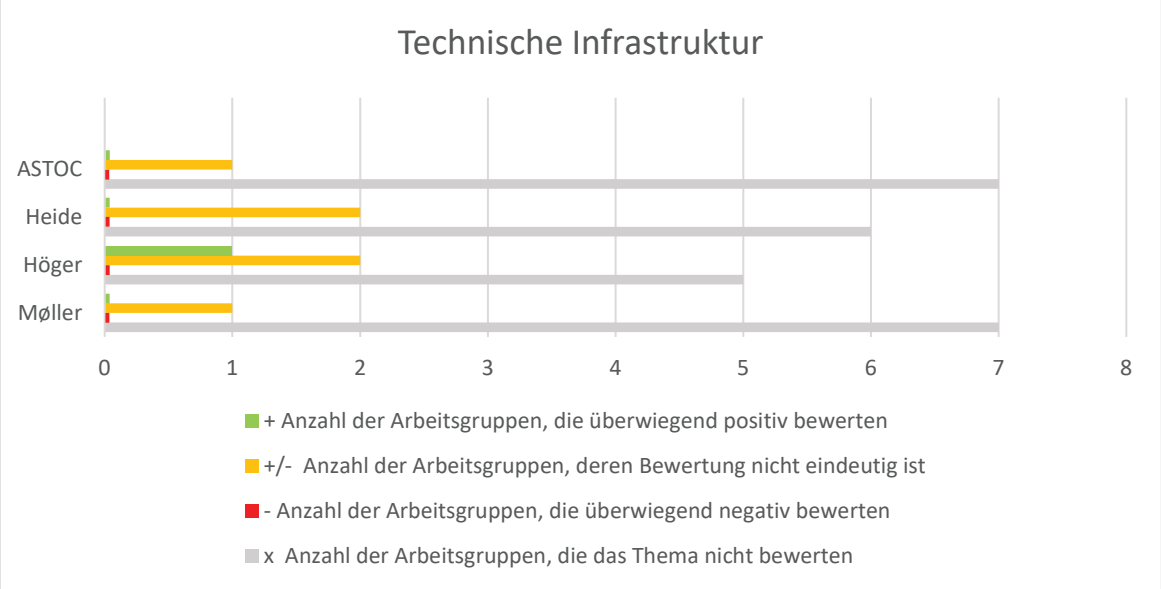
Møller:

- Eher positiv wurde diskutiert über den „autofreien“ bzw. „grünen“ Campus (starke Reduzierung des MIVs).

- Als eher positiv wurde in manchen Arbeitsgruppen die Option einer 5. Neckarquerung für Fußgänger, Fahrrad und ÖPNV diskutiert.
- Kontrovers wurde die mögliche Erschließung eines Nord-Zubringers diskutiert.
- Eher negativ diskutiert wurde der geplante Einsatz von Bussen (Linienführung, zeitnahe Realisierung des autonomen Fahrens?).

Themenfeld Technische Infrastruktur

Abbildung 4: Bewertungen der Arbeitsgruppen Forum A2 zum Themenfeld Technische Infrastruktur



Das Themenfeld Technische Infrastruktur wurde nur von wenigen Arbeitsgruppen bewertet und ist daher nicht aussagekräftig.

Forum B (19.12.2019) – Individuelle Widerstandsbewertungen der Forumsmitglieder

In **Forum B** wurden im Plenum zunächst offene Fragen diskutiert und Themen aus Forum A2 aufgegriffen. Hierzu stand die jeweilige Leitung der vier Planungsteams und auch die Fachverwaltung zur Verfügung. Anschließend wurden einzeln von jedem anwesenden Forumsmitglied die auf die Beiträge in den Themenfeldern der Entwicklungsperspektiven bezogenen Widerstände ermittelt. 48 von 85 Forumsmitglieder gaben eine solche Einzelbewertung ab. Details zur Teilnahme können teilweise den nachfolgenden Darstellungen entnommen werden. Die Bewertung erfolgte auf vorbereiteten Arbeitsblättern ohne Namensnennung jedoch mit Zuordnung der Einzelbewertungen zu den sechs „Hauptgruppen“. Die Aufgabenstellung war:

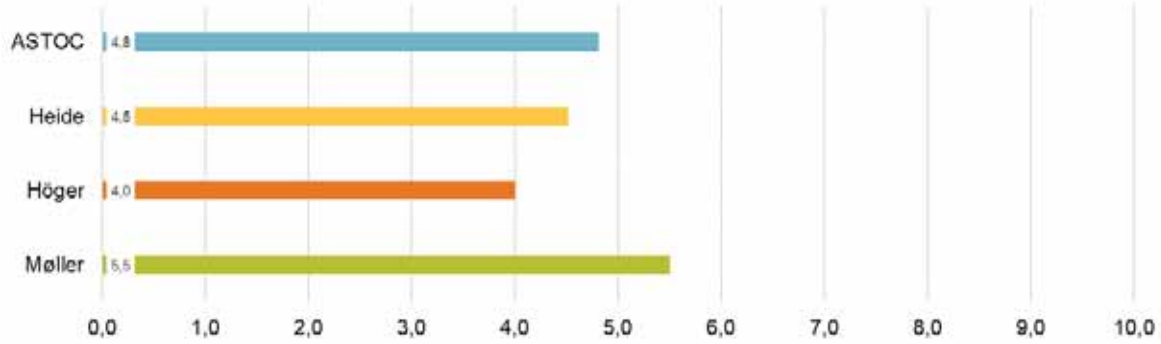
Bitte notieren Sie Ihre differenzierten Widerstände gegen die Inhalte der Entwicklungsperspektive in den vier Themenfeldern auf einer Skala von 0 bis 10:

0 bedeutet: kein Einwand/ Widerstand gegen diese Entwicklung und 10 bedeutet: totale Ablehnung / Widerstand gegen diese Entwicklung.

Widerstand heißt, dass in den jeweiligen Entwicklungsperspektiven und ihren Themenfeldern Elemente enthalten sind, die in unterschiedlich starkem Maß Widerstände bei den Forumsmitgliedern hervorrufen. Praktisch gewendet liegen hier Arbeitsaufgaben, um zu identifizieren, welche Elemente vor allem zu Widerständen führen und hier zu möglichst breit getragenen Ergebnissen zu kommen. Hinweise darauf, welche Elemente der einzelnen Entwicklungsperspektiven bei jeweils unterschiedlichen Hauptgruppen des Forums zu Widerständen führen, können den gut dokumentierten Sitzungen des Forums entnommen werden (siehe Kapitel 2.5). Eine erste Einschätzung dazu findet sich nachfolgend.

Durchschnittlicher Widerstand zu den Inhalten der Entwicklungsperspektiven der vier Teams (themenübergreifend) (Forum B)

Abbildung 5: Übersicht Widerstandsbewertung Forum B zu den Inhalten der Entwicklungsperspektiven



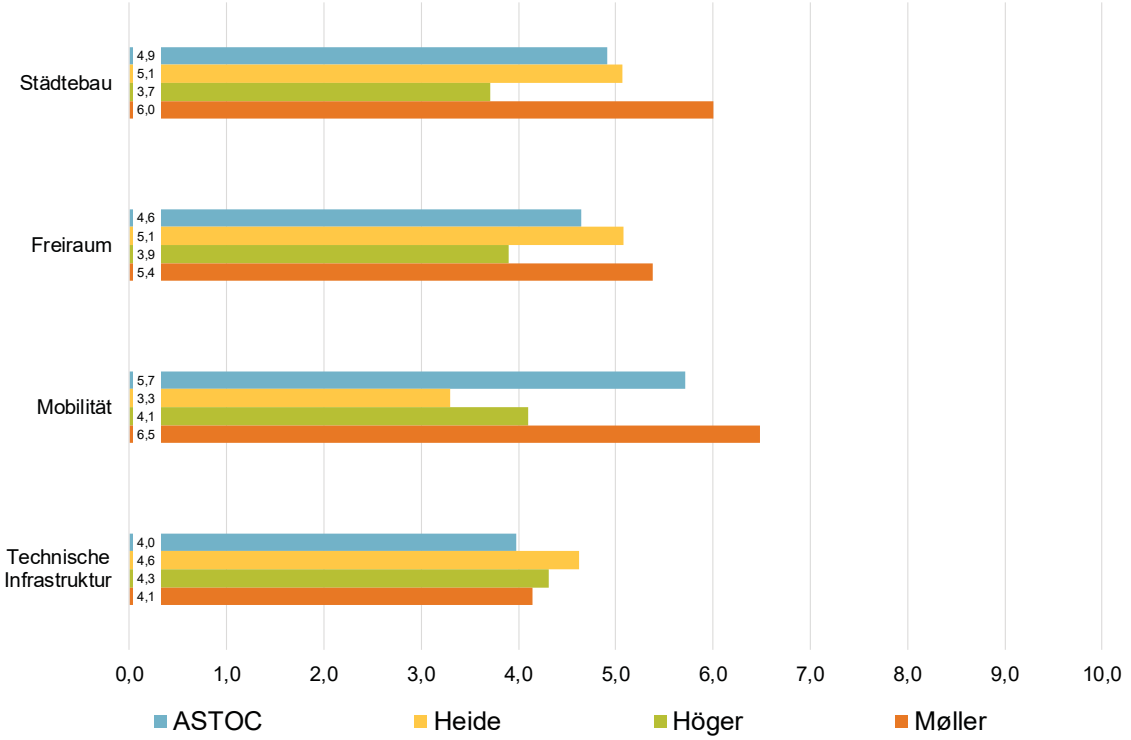
Wie in Abbildung 5 dargestellt, liegen die Bewertungen des durchschnittlichen Widerstands zu den Inhalten der vier Entwicklungsperspektiven themenfeldübergreifend relativ nahe beieinander um den Mittelwert. Das bedeutet auch, dass der überwiegende Anteil der Beiträge in der Gesamtbetrachtung mit einem Widerstandswert unter dem Mittelwert auf Akzeptanz schließen lässt.

Den geringsten durchschnittlichen Widerstand erzeugen Inhalte der Entwicklungsperspektive von Höger, gefolgt von den Inhalten der Entwicklungsperspektive von Heide und Astoc. Den höchsten durchschnittlichen Widerstand erzeugen Inhalte der Entwicklungsperspektive von Møller.

Durchschnittlicher Widerstand zu den Inhalten der Entwicklungsperspektiven der vier Teams nach Themenfeldern der Aufgabenstellung (Forum B)

Abbildung 6: Übersicht Widerstandsbewertung Forum B nach Themenfeldern der Aufgabenstellung

Team	Städtebau	Freiraum	Mobilität	Technische Infrastruktur
ASTOC	4,9	4,6	5,7	4,0
Heide	5,1	5,1	3,3	4,6
Höger	3,7	3,9	4,1	4,3
Møller	6,0	5,4	6,5	4,1



• Im Themenfeld Städtebau erzeugen Inhalte der Entwicklungsperspektive Höger den geringsten durchschnittlichen Widerstand, gefolgt von Astoc. Der höchste durchschnittliche Widerstand im Themenfeld Städtebau ist bei Inhalten der Entwicklungsperspektive Møller zu verzeichnen.

• Im Themenfeld Freiraum erzeugen Inhalte der Entwicklungsperspektive Höger den geringsten durchschnittlichen Widerstandswert, gefolgt von Astoc. Der durchschnittliche Widerstand ist gegenüber Inhalten der Entwicklungsperspektive Møller am höchsten.

• Im Themenfeld Mobilität ist der Widerstand gegenüber Inhalten der Entwicklungsperspektive Heide am geringsten, gefolgt von Höger. Der höchste durchschnittliche Widerstand ist gegenüber Inhalten der Entwicklungsperspektive Møller zu verzeichnen.

• Im Themenfeld Technische Infrastruktur erzeugen Inhalte der Entwicklungsperspektive Astoc den geringsten durchschnittlichen Widerstand, gefolgt von Møller. Der durchschnittliche Widerstand ist gegenüber Inhalten der Entwicklungsperspektive Heide am höchsten. Dabei ist zu beachten, dass sich das Forum insgesamt wenig mit dem Thema Technische Infrastruktur befasst hat.

Es ist davon auszugehen, dass die **Motive für die zum Ausdruck gebrachten Widerstände** gegen Inhalte der einzelnen Entwicklungsperspektiven **bei den verschiedenen Hauptgruppen des Forums unterschiedlich sind**. Soweit sich dies aus den (dokumentierten) Diskussionen im Forum erkennen lässt, werden nachfolgend bei den höchsten Widerständen einzelner Hauptgruppen die **Inhalte der Entwicklungsperspektiven genannt, die besonders häufig kritisiert wurden**. Dies können Hinweise auf die Motive der Widerstände gegen die betroffenen Entwicklungsperspektiven bei den entsprechenden Hauptgruppen sein.

Durchschnittlicher Widerstand zu den Inhalten der Entwicklungsperspektiven der vier Teams nach Hauptgruppen des Forums (Forum B)

*Abbildung 7: **Astoc** – Übersicht durchschnittlicher Widerstand nach Hauptgruppen*

Hauptgruppen	Abgegebene Stimmen /Anzahl der Mitglieder	Städtebau	Freiraum	Mobilität	Technische Infrastruktur
Bürgerschaft (nicht organisiert)	3/9	4,0	4,3	5,3	5,0
Gruppen, Vereine und Verbände	15/21	6,4	5,3	7,0	5,3
Nutzer Handschuhsheimer Feld	5/9	9,0	8,8	8,0	3,4
Nutzer INF (Campus)	11/23	3,0	3,3	4,4	3,7
Politik und Behörden	9/18	5,6	5,4	7,2	4,3
Projektträger	5/5	0,0	0,2	0,0	0,0

In Abbildung 7 zeigen sich deutliche Unterschiede in den Widerstandsbewertungen zu Inhalten der Entwicklungsperspektive Astoc zwischen verschiedenen Hauptgruppen des Forums. Während Inhalte der Entwicklungsperspektive bei der Gruppe „Projektträger“ auf so gut wie keinen und bei den Nutzern des INF auf geringen Widerstand stoßen, kann bei der Gruppe „Nutzer Handschuhsheimer Feld“ in den Themenfeldern Städtebau, Freiraum und Mobilität ein sehr hoher Widerstand festgestellt werden. In den Diskussionen wurde von diesen vor allem die vorgesehene Bebauung des Hühnersteins und der optionale Bau einer 5. Neckarbrücke kritisiert.

*Abbildung 8: **Heide** – Übersicht durchschnittlicher Widerstand nach Hauptgruppen*

Hauptgruppen	Abgegebene Stimmen /Anzahl der Mitglieder	Städtebau	Freiraum	Mobilität	Technische Infrastruktur
Bürgerschaft (nicht organisiert)	3/9	3,7	4,3	2,3	5,0
Gruppen, Vereine und Verbände	15/21	5,5	5,3	4,5	4,7
Nutzer Handschuhsheimer Feld	5/9	8,0	8,4	0,2	3,0
Nutzer INF (Campus)	11/23	3,5	3,0	3,5	3,7
Politik und Behörden	9/18	4,4	5,0	2,6	4,8
Projektträger	5/5	6,2	6,4	4,2	7,4

Auffällig ist, dass die Entwicklungsperspektive von Heide im Themenfeld Mobilität bei fast allen Hauptgruppen auf geringe Widerstände stößt. In den Diskussionen im Forum stieß vor allem das ÖPNV-Konzept (Seilbahn und Straßenbahnstich) oft auf positive Resonanz.

Höhere Widerstände sind in den Themenfeldern Städtebau und Freiraum zu erkennen, wobei insbesondere die Hauptgruppe „Nutzer Handschuhsheimer Feld“ in diesem Themenfeld einen hohen Widerstand zum Ausdruck bringt. In den Diskussionen wurde von dieser vor allem die vorgesehene Bebauung des Hühnersteins kritisiert.

*Abbildung 9: **Höger** – Übersicht durchschnittlicher Widerstand nach Hauptgruppen*

Hauptgruppen	Abgegebene Stimmen /Anzahl der Mitglieder	Städtebau	Freiraum	Mobilität	Technische Infrastruktur
Bürgerschaft (nicht organisiert)	3/9	3,0	2,3	3,7	5,0
Gruppen, Vereine und Verbände	15/21	1,3	1,0	1,6	3,0
Nutzer Handschuhsheimer Feld	5/9	0,0	0,4	0,6	1,0
Nutzer INF (Campus)	11/23	6,7	7,6	7,7	5,7
Politik und Behörden	9/18	2,9	3,2	2,7	4,0
Projektträger	5/5	10,0	10,0	10,0	8,6

Die Übersicht der Widerstandsbewertung zu Inhalten der Entwicklungsperspektive Höger zeigt deutlich, dass die Hauptgruppen diese Entwicklungsperspektive insgesamt sehr unterschiedlich bewerten. Auffällig ist, dass die Hauptgruppen „Nutzer Handschuhsheimer Feld“ und „Gruppen, Vereine und Verbände“ in fast allen Themenfeldern dieser Entwicklungsperspektive einen sehr geringen Widerstand angeben. In den Diskussionen im Forum wurde von diesen Hauptgruppen im Bereich Städtebau / Freiraum die zunächst unterlassene Bebauung des Hühnersteins positiv bewertet. Im Themenfeld Mobilität wurde diese Entwicklungsperspektive in den Diskussionen vielfach mit dem Verzicht auf eine 5. Neckarbrücke verbunden. Die Hauptgruppen „Projektträger“ und „Nutzer INF (Campus)“ haben bei der Entwicklungsperspektive Höger einen maximalen oder hohen Widerstand angegeben. Die „Nutzer INF (Campus)“ haben in den Diskussionen im Forum unter anderem teilweise die aus ihrer Sicht zu dichte Bebauung, unterirdische Nutzungen sowie die Führung der Straßenbahn durch die Straße „Im Neuenheimer Feld“ kritisiert. Die Motive der Projektträger sind in der vorliegenden Vorlage dargelegt.

*Abbildung 10: **Møller** – Übersicht durchschnittlicher Widerstand nach Hauptgruppen*

Hauptgruppen	Abgegebene Stimmen /Anzahl der	Städtebau	Freiraum	Mobilität	Technische Infrastruktur
Bürgerschaft (nicht organisiert)	3/9	5,7	4,7	5,3	5,0
Gruppen, Vereine und Verbände	15/21	6,8	6,9	7,4	5,2
Nutzer Handschuhsheimer Feld	5/9	9,2	8,8	9,6	4,0
Nutzer INF (Campus)	11/23	4,1	2,9	5,1	3,5
Politik und Behörden	9/18	7,4	7,1	8,9	4,9
Projektträger	5/5	2,2	0,0	0,0	0,6

Die Widerstandsbewertung zu Inhalten der Entwicklungsperspektive Møller zeichnet sich durch sehr unterschiedliche Bewertungen aus. In der Hauptgruppe „Projektträger“ gibt es bei dieser Entwicklungsperspektive kaum Widerstand. Die Hauptgruppen „Nutzer Handschuhsheimer Feld“, „Politik und Behörden“ und „Gruppen, Vereine und Verbände“ hingegen bewerten die Entwicklungsperspektive in den Themenfeldern Städtebau, Freiraum und Mobilität mit einem hohen bis sehr hohen Widerstand. Abgeleitet aus den Diskussionen im Forum dürften die Motive für die Widerstände dieser Hauptgruppen auch hier die vorgesehene Bebauung des Hühnersteins, die Option einer 5. Neckarbrücke sowie in diesem Fall zusätzlich die Option eines Nordzubringers durch das Handschuhsheimer Feld sein.

2.5 Dokumentationen Forumssitzungen

a. **Protokolle Forum A (Juli 2019)**
b. **Protokoll Forum A Teil 2 (Dezember 2019)**
c. **Protokoll Forum Teil B (Dezember 2019)**

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung, Herr Zimmermann
buergerbeteiligung@heidelberg.de

Planungsatelier, Stufe 3
Masterplanverfahren INF / Neckarbogen
Forum Teil A am 16.7.2019, in der Jugendherberge Heidelberg

PROTOKOLL

Sitzungsbeginn: 18:00 Uhr
Sitzungsende: 20:15 Uhr

Protokoll: Andreas Ueckert, Büro Stein/memo-consulting

Ablauf

1. Begrüßung, Einführung, Programm
2. Erläuterung des Verkehrsmodells, Vorstellung der ersten Prüfungsergebnisse
3. Diskussion und Schlussfolgerungen
4. Weiteres Vorgehen

1. Begrüßung, Einführung, Programm

Die Moderatoren Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald begrüßen die Anwesenden zum Forum Teil A in Stufe 3 des Planungsateliers des Masterplanverfahrens im Neuenheimer Feld.

Ziel des Masterplanverfahrens ist es, mit dem zeitlichen Horizont 2050 eine fundierte, nachhaltige Entwicklungsperspektive für das Neuenheimer Feld zu schaffen, die nach Möglichkeit die sehr vielfältigen Perspektiven und Interessen austariert.
Dazu wurden in der ersten Stufe des Planungsateliers von den vier beteiligten Planungsteams erste Ideen entwickelt und vorgestellt. Mit den Anmerkungen und der Kritik der Bürgerschaft, der Nutzer des INF, der Experten und der Projektträger wurden diese Ideen in der zweiten Stufe zu jeweils zwei Ansätzen für Entwicklungsperspektiven pro Team weiterentwickelt, d.h. zu insgesamt acht Entwürfen. Auch hierzu wurden wiederum Anmerkungen und Kritik gesammelt und im Beschluss des Gemeinderates gebündelt. Daraufhin erfolgte eine Konkretisierung in nunmehr nur noch einem Entwurf pro Team (vgl. die Verdichtung symbolhaft in Abb. 1). Diese vier Entwicklungsperspektiven, die am 9. Juli 2019 erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt wurden, sollen nun im Rahmen des Forums A in Kleingruppen vertiefend diskutiert, und im Forum B dann individuell bewertet werden. Am Ende dieser dritten Stufe der Atelierphase wird der Gemeinderat dann auf Basis der Empfehlungen des Forums entscheiden, mit welchen Entwicklungsperspektiven in der folgenden Konsolidierungsphase weitergearbeitet werden wird.

Das Moderationsteam stellt den geplanten Ablauf des Forums A vor. Herr Dr. Schiller wird das Verkehrsmodell vorstellen sowie erläutern, welche Fragen ein solches Modell beantworten kann, und welche nicht (TOP 2). Darüber hinaus wird er die Ergebnisse seiner ersten Prüfung

der von den Planungsteams berechneten Verkehrsströme vorstellen. Diese Ergebnisse sind teils problematisch, weshalb sich das Forum im Anschluss daran darauf verständigen muss, welches weitere Vorgehen sinnvoll ist (TOP 3). Die für heute geplante Arbeitsweise ist die Diskussion und Bewertung der Entwürfe in festen und nach Hauptgruppen der Forumsmitglieder gemischten Arbeitsgruppen.

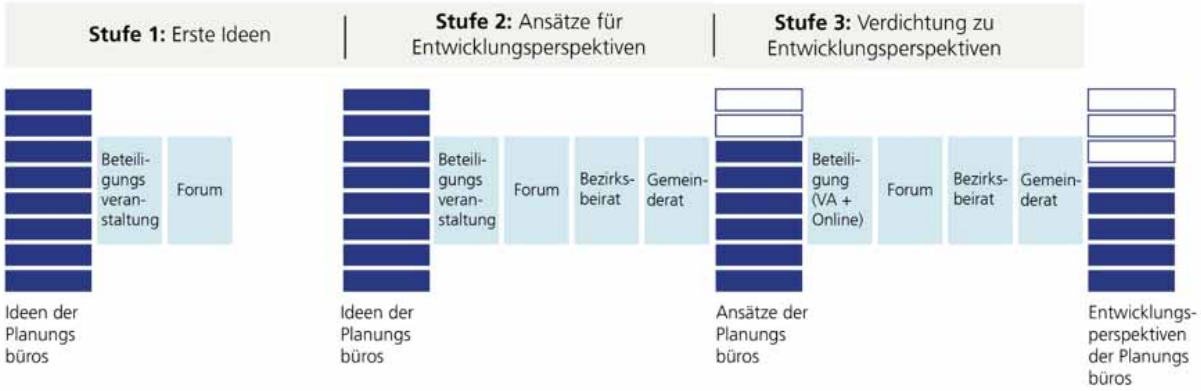


Abbildung 1: Überblick über das Planungsatelier/die Werkstattphase (Amt für Öffentlichkeitsarbeit, Heidelberg)

2. Erläuterung des Verkehrsmodells, Vorstellung der ersten Prüfungsergebnisse

Herr Dr. Schiller, Leiter des Fachbereichs Verkehrsnachfragemodellierung an der TU Dresden und freiberuflicher Berater, begleitet das Masterplanverfahren als Prüfer der zur Anwendung gekommenen Verkehrsberechnungen. In dieser Funktion erläutert er zum einen Zweck, Grundlagen und Grenzen von Modellen, und stellt zum anderen die ersten Prüfungsergebnisse der von den Planungsbüros durchgeführten Verkehrsberechnungen vor.
Die Präsentationsfolien sind auf
https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/2019_07_16_vortrag_schiller_verkehrsmodell_hd_grenzen_moeglichkeiten.pdf verfügbar.

2.1 Zweck von Verkehrsmodellen

Modelle ermöglichen es, vergangene Zustände bzw. den Ist-Zustand zu rekonstruieren, und basierend darauf mit neuen Eingangsdaten zukünftige Zustände zu prognostizieren. Sie sollen Entwicklungen und geplante Maßnahmen analysieren.
Sie sind ein vereinfachtes Abbild der realen Welt, und dienen der Vorbereitung von Entscheidungen, die in der realen Welt getroffen werden. Sie können wegen der notwendigen Vereinfachungen und Annahmen nicht alle Wünsche und Forderungen erfüllen.

2.2 Modellierungsmöglichkeiten

Nicht alle Einflüsse der wirklichen Welt können modelliert werden. Anwendungsgebiete von Verkehrsmodellen sind die Berechnungen der Auswirkungen neuer Infrastrukturmaßnahmen, Änderungen im ÖV und Radverkehr, veränderte Siedlungsstrukturen, demographische Entwicklungen, Maßnahmen der Mobilitätsbepreisung (z.B. Mautgebühren), veränderte Energiepreise (z.B. für Benzin), Steuerungsmaßnahmen (z.B. Ampelphasen), und ordnungspolitische Maßnahmen (z.B. der Verkehrsordnung).

2.3 Notwendige Datenbasis von Verkehrsmodellen

Um ein gutes Verkehrsmodell zu entwickeln, müssen in großem Umfang Daten und Informationen eingespeist werden. Dies ist ein aufwändiger Prozess, den Heidelberg, so betont Herr Dr. Schiller, mit großem Ressourcen-Einsatz durchgeführt habe. Das Ergebnis sei ein hochqualitatives Verkehrsmodell. In das Verkehrsmodell eingeflossen sind:

- Als quantitatives Rückgrat die Ausstattung Heidelbergs mit Individualverkehrsstraßen (d.h. Autostraßen), das vorhandene Angebot und die räumliche Verteilung Öffentlicher Verkehrsmittel und ihrer Haltestellen, sowie Zähldaten, d.h. z.B. wie viele Automobile in welchem Zeitraum an einer Messstation in die eine oder andere Richtung vorbeigefahren sind. Hierbei handelt es sich um Durchschnittswerte.
- Strukturdaten, d.h. in welchen Stadtteilen wie viele Menschen leben und arbeiten. Während die Bevölkerungszahlen genau sind, sind die Zahlen der Arbeitsplätze nur Annäherungen, weil es keine Statistiken gibt, die jede Art von Arbeitsplatz verorten kann.
- Ergänzende Stichprobenbefragungen (wie oft ist der/die Befragte mit welchem Verkehrsmittel in welchem Zeitraum wohin gefahren? Mit wem hat er/sie die Reise unternommen, auf welcher Route, mit welcher Geschwindigkeit?). Die empfohlene Stichprobengröße beträgt hierbei zwischen einem Promille und einem Prozent der Gesamtbevölkerung.

2.4 Berechnungsprozess

Auf Grundlage obiger Daten findet eine komplizierte, aber grundsätzlich immer nachvollziehbare und überprüfbare Berechnung von Verkehrsströmen statt, zunächst auf Basis des Status Quo. Das Verkehrsmodell ermöglicht es nun, die unter 2.2. aufgeführten Parameter zu ändern, und zu berechnen, wie sich in Abhängigkeit davon die Verkehrsströme ändern würden. Welchen Effekt hätte eine Geschwindigkeitsbegrenzung? Würde eine weitere Straßenbahnhaltestelle Menschen zum Umsteigen auf den ÖV bewegen, und wenn ja, wie viele? Allgemein berechnet werden können folgende verkehrsrelevanten Entscheidungen von Individuen:

- Aktivitätenwahl,
- Zielwahl,
- Moduswahl (d.h., welches Verkehrsmittel verwendet wird),
- Abfahrtszeitwahl (Spitzenstunden),
- Routenwahl.

Nicht modelliert werden im Modell mikroskopische Entscheidungen von einzelnen Personen, z.B. Abfahrtszeitwahl (alle Zeitscheiben), Geschwindigkeitswahl, Fahrstreifenwahl usw. Es sind auch keine isolierten Lupenbetrachtungen möglich, also z.B. was genau an einem bestimmten Verkehrsknotenpunkt passiert. Außerdem handelt es sich bei allen Berechnungen um Mittelwerte, Abweichungen wie in der Realität z.B. in Stoßzeiten werden nicht abgebildet. Insgesamt, so Herr Dr. Schiller, sei es wichtig sich klar zu machen, dass Modelle lediglich Hilfsmittel zur Vorbereitung von Entscheidungen seien. Deshalb solle man nicht das große Ganze aus dem Blick verlieren.

2.5. Qualitätssicherung

Die Qualität von Berechnungen wird sichergestellt, indem verschiedene Zahlen miteinander verglichen werden, z.B. die Mobilitätsraten der Verkehrserzeugung aus den Befragungen mit den errechneten Verkehren, die Reiseweiten und Reisezeiten je Zweck und Raum, die Modal-Split-Anteile, die Streckenbelastungen von MIV (Motorisierter Individualverkehr), ÖV und Rad, sowie Screenline-Zahlen (Screenlines sind imaginär gezogene Grenzen, z.B. in der Mitte eines Flusses. Es wird anschließend berechnet, wie viel Verkehr z.B. über eine Brücke über diese Grenze in die eine und/oder andere Richtung fließt).

2.6 Erste Prüfungsergebnisse

Die ersten Prognoseergebnisse der vier verschiedenen Berechnungen liegen vor. Die Ergebnisse sind natürlich unterschiedlich, da jeweils unterschiedliche Annahmen und Verkehrskonzepte eingeflossen sind.

Allerdings sind bei der Anwendung des Verkehrsmodells durch die vier Büros Ungenauigkeiten und Fehler entstanden, z.T. flüchtige, z.T. deutliche. Gründe hierfür waren:

- • von einigen Teams nicht berücksichtigte Strukturdaten Unterschiedliche Modellierungsphilosophien (z.B. Anbindungen)
- Probleme bei der Umsetzung des Verkehrsnetzes (z.B. neue Verkehrssysteme wie der Seilbahn, und Einarbeitung der Haltestellen derselben in das Tarifsystem)
- Spürbaren Zeitdruck, der zu Fehlern geführt hat.

Aufgrund dieser Fehler und Ungenauigkeiten sei der Vergleich der für den jeweiligen Verkehrsentwurf errechneten Zahlen derzeit schwierig. Die Daten seien nicht gänzlich verwendbar. Herr Dr. Schiller empfiehlt deshalb, vor der weiteren Diskussion eine Homogenisierung der Modelle vorzunehmen. Dies nicht durch die Planungsteams, sondern durch ein externes Büro, dass diese Angleichung zentral vornimmt.

Fragen und Anmerkungen

- **Datengrundlage Verkehrsverhalten:** Dem Vortrag zufolge werden Aussagen über das Verkehrsverhalten der Heidelberger auf der Grundlage von stichprobenartigen Befragungen getroffen. Was ist aber mit den vielen Einpendlern aus dem Umland? Wie wurden hier Daten erhoben?
  - ➔ **Dr. Schiller:** Richtig, Daten über das Verkehrsverhalten der Heidelberger wurde im Rahmen des Forschungsprojektes „SrV – Mobilitätsverhalten in Städten“ generiert. Für das Mobilitätsverhalten außerhalb von Heidelberg wurde auf die Datengrundlage der Studie „MiD – Mobilität in Deutschland“ zurückgegriffen. Diese beiden Datengrundlagen wurden verbunden und für das Modell nutzbar gemacht.
- **Datengrundlage und Extrapolation:** Verkehrsmodelle versuchen, die Zukunft auf Basis der Vergangenheit zu extrapolieren, aber dies habe in Heidelberg in den letzten Jahrzehnten selten geklappt. Häufig seien enorme Wachstumsraten für den MIV vorausgesagt worden, die dann nicht eingetreten seien. Verändertes Nutzerverhalten wie das Home Office, neue Technologien, die Digitalisierung seien im Modell nicht abbildbar. Gerade der Umstand, dass für eine Weiterentwicklung der Mobilität im NF eine Vielzahl von Maßnahmen notwendig ist, von denen nur wenige ins Modell übertragbar sind, mache die Berechnungen auch jenseits der gemachten Fehler wenig verlässlich.
  - ➔ **Dr. Schiller:** Das stimmt, ein Verkehrsmodell vermag es nicht, die Zukunft vorherzusagen. Dafür bedarf es einer Reihe von Experten, die auf qualitative Art und Weise versuchen, verschiedene aktuelle Entwicklungen und Trends abzuwägen und darauf aufbauend eine qualitative Prognose für die Zukunft abzugeben. Ein Verkehrsmodell kann hingegen berechnen, welche Konsequenzen die vorgeschlagenen Maßnahmen auf Verkehrsströme und -zahlen im NF vermutlich haben wird. Manche Aspekte wie das Home Office können auch in das Modell eingespeist werden, z.B. indem die Annahme getroffen werden würde, dass nur noch X% der Arbeitnehmer regelmäßig ins INF fahren. Die Folgen daraus ließen sich berechnen.
  - ➔ **Herr Beyene:** Eine Datengrundlage für das Modell ist außerdem die Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2035. Hier wird mit verschiedenen Alterskohorten gerechnet, denen auch unterschiedliche Nutzungsverhalten unterstellt werden.
- **Fünfte Neckarquerung:** Weshalb ist nur bei Heide eine fünfte Neckarquerung ausgeschlossen, bei den anderen hingegen nicht?
  - ➔ **Dr. Schiller:** Als externer Berater zum Verkehrsmodell möchte ich lediglich Fragen zum Modell, aber keine inhaltlichen Fragen zu den Entwürfen beantworten.
- **Validität:** Wenn schon nicht sicher die Zukunft, könnte das Modell denn die Entwicklung der letzten Jahre retrospektiv erklären?

➔ **Dr. Schiller:** Das wäre prinzipiell problemlos möglich, erfordert aber eine solche Beauftragung. Die Stadt Heidelberg hat dies nicht getan. Das Modell vermag – wie vorgegeben – die Verkehrsströme des Jahres 2015 zu erklären.

- **Grundsätzliche Planungsannahmen:** Auch nach der vorgeschlagenen Homogenisierung werden die jeweiligen Planungsteams immer noch unterschiedliche Annahmen für ihr jeweiliges Verkehrskonzept treffen und unterschiedliche Maßnahmen vorschlagen. Könnten diese Annahmen und Maßnahmen dann plausibilisiert werden?
  ➔ **Dr. Schiller:** Genau das ist der Zweck eines solchen Modells. Sobald eine gemeinsame, homogene Basis hergestellt worden ist, können die jeweiligen Auswirkungen der getroffenen Annahmen und angedachten Maßnahmen berechnet und verglichen werden.
- **Repräsentation neuer Verkehrsmittel im Modell:** Ein Modell kann nicht die Auswirkungen neuer Verkehrsmittel auf Verkehrsverhalten und -ströme berechnen, sondern lediglich die bestehenden Verkehrsmittel. Da dies auch Auswirkungen auf die Planungen habe, und deshalb letztlich nur bestehende Verkehrsmittel eingeplant werden, bedeute dies Stillstand.
  ➔ **Dr. Schiller:** Das stimmt, ein Verkehrsmodell kann nicht hellsehen. Wenn es Daten zu neuen Verkehrsmitteln gäbe, könnte man diese aber problemlos mit einbeziehen. Allerdings ist es eher unwahrscheinlich, dass in absehbarer Zeit ein alles revolutionierendes neues Verkehrsmittel das Mobilitätsverhalten radikal ändert.
- **Weiteres Vorgehen des Forums**: Letztlich seien die Verkehrsberechnungen der Planungsbüros also nicht vergleichbar. Was bedeutet das für den weiteren Prozess und die Sitzungen des Forums?
  ➔ Prof. Stein: Diese Prozessfragen werden im Anschluss diskutiert.
- **Kritik am Prozess**: Eigentlich sei man davon ausgegangen, dass allen Teams dasselbe, verbindliche Modell vorgelegt worden sei. Mit Verweis auf die noch ausstehenden Verkehrsmodell-Berechnungen habe man im Rahmen des letzten Forums das Thema Mobilität nicht in die Tiefe gehend diskutiert. Nun liegen zu diesem Forum keine verlässlichen Zahlen vor, und man könne wieder nicht über Mobilität diskutieren. Dies sei eine unglückliche Entwicklung.
  ➔ **Dr. Schiller:** Allen Teams wurde von der Stadt Heidelberg dasselbe, hochqualitative Modell zur Verfügung gestellt. Das Problem sei die Anwendung des Modells durch die Teams gewesen. Hier ist teils unsauber, teils falsch gearbeitet worden.
- **Kritik am Alter der Datensätze:** Die Daten aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ sind von 2008, die aus der Befragung in Heidelberg von 2015. In einer Umbruchphase wie der jetzigen helfen solche relativ alten Datensätze wenig weiter.
  ➔ **Dr. Schiller:** Für ein Modell muss ein Analysejahr festgelegt werden, und das wurde für Heidelberg auf 2015 gesetzt, da hier die letzte volle SrV-Studie (in 2013) durchgeführt wurde. Natürlich wäre es wünschenswert, jedes Jahr aktualisierte Datensätze zu haben, aber dies ist wegen des Zeit- und Ressourcenaufwandes nicht machbar.
- **Entwurfsvorgaben:** Im Rahmen der Expertenveranstaltung hat Frau Prof. Gerike zum Themenfeld Mobilität betont, dass man im Jahre 2050 den Verkehr haben wird, den man heute plane. Weshalb gab es keine exakten Vorgaben an die Planungsteams, z.B. den MIV auf x% zu reduzieren?
  ➔ **Herr Thewalt,** Leiter Amt für Verkehrsmanagement Heidelberg: In Heidelberg selbst ist man im Umweltverbund schon gut unterwegs, der Anteil von ÖV, Fahrrad usw. ist bei 78%, und er steigt. Dies gilt allerdings nur für die Heidelberger Bürgerinnen und Bürger, das Problem ist der Pendlerverkehr. Aufgrund der Tatsache, dass es drei verschiedene Projektträger mit jeweils unterschiedlichen Perspektiven auf die Thematik gibt und die sich abzustimmen haben, wurden keine konkreten Prozent-Vorgaben gemacht, sondern in der Auftragsbeschreibung allgemeinere Leitlinien gegeben.

3. Diskussion über das weitere Vorgehen
Angesichts des Umstandes, dass die vorliegenden Entwicklungsperspektiven hinsichtlich der errechneten Verkehrszahlen als nicht verlässlich bewertet werden können, diskutieren die Mitglieder des Forums über das weitere Vorgehen. Die relevanten Positionen werden im Folgenden komprimiert widergegeben:

- **Vorschlag der Homogenisierung und Verschiebung des Prozesses:** Frau Friedrich, Leiterin des Stadtplanungsamtes, spricht sich für das Aufgreifen der Empfehlung von Herrn Dr. Schiller aus. Eine Homogenisierung der Berechnungsgrundlagen sei sinnvoll und notwendig, um eine verlässliche Diskussions- und Weiterarbeitsbasis zu schaffen. Da Mobilitätsfragen auch unmittelbar mit städtebaulichen Fragen zu tun haben, sei eine Weiterarbeit heute nicht sinnvoll. Vielmehr solle die Diskussion verschoben werden, bis die Homogenisierung erreicht ist und neue Zahlen vorliegen.
- **Empfehlung der Weiterarbeit:** Gegen die Verschiebung der Diskussion wird angeführt, dass ein Modell auch in einem halben Jahr nicht alle Fragen beantworten könne, und dass die großen Fragen des MP-Verfahrens – zum Beispiel, ob eine Seilbahn sinnvoll ist oder nicht – nicht durch das Modell entschieden werden würden, sondern in qualitativen Diskussionen. Mit einer Verschiebung würde man wertvolle Zeit verlieren, während der Entwicklungsdruck weiter wachse.
- **Notwendigkeit von Qualitätssicherung:** Von anderer Seite wird betont, dass eine Verschiebung von drei bis sechs Monaten für ein MP-Verfahren, das Relevanz für die nächsten dreißig Jahre haben wird, angemessen und eine Qualitätssicherung notwendig sei. Es wird außerdem die Notwendigkeit von Qualitätssicherungsschleifen betont: Es sei verständlich, dass in einem solch komplexen Prozess Fehler unterlaufen – diese dürfen sich aber nicht wiederholen, für das nächste Zusammenkommen müssen also belastbare Zahlen vorliegen.
- **Kritik am Zeitdruck des Prozesses:** Es wird der Verwunderung darüber Ausdruck verliehen, dass es in einem so strukturierten Verfahren zu solch einem Fehler kommen konnte. Dies sei aber wohl auch eine Folge des extrem hohen Zeitdrucks, sowohl für die Planungsteams, als auch für das Amt für Verkehrsmanagement.
- **Betonung der Bedeutung von Mobilitätsfragen für die gesamten Planungen:** Ähnlich wie durch Frau Friedrich wird die Untrennbarkeit von Mobilitäts- und städtebaulichen oder Freiraum-Fragen hervorgehoben, und dafür geworben, die Diskussion im Forum bis zu den Ergebnissen der Homogenisierung zu pausieren.
- **Vorschlag, die drei anderen Themenfelder zu diskutieren:** Herr Zimmermann drückt sein Verständnis für die Enttäuschung der Forumsmitglieder über die aktuelle Entwicklung aus. Er betont aber, dass eine Verschiebung der Diskussion zu einer deutlichen Verschiebung des Gesamtprozesses führe, und regt an, das heutige Zusammenkommen zu nutzen, um die drei Themenfelder Städtebau, Freiraum und Technische Infrastruktur zu diskutieren, um dann im Herbst eine weitere Veranstaltung für das Themenfeld Mobilität sowie die Bewertungen der Entwürfe anzusetzen. Herr Thewalt ergänzt, dass man bei dem Büro, welches das Verkehrsmodell entwickelt hat, angefragt habe, ob es für die Homogenisierung zur Verfügung stehe. Das Büro prüfe das gerade, hat aber als vermuteten Zeitaufwand für einen solchen Auftrag etwa zwei bis drei Monate angegeben.
- **Vorschlag, die Forumssitzung für eine allgemeinere Diskussion des Themas Verkehr zu nutzen:** Wegen der vielen Fragen, Ideen und Anmerkungen bzgl. der Mobilität der Zukunft wird vorgeschlagen, die heutige Sitzung des Forums zu nutzen, um freier und kreativer über die Mobilität der Zukunft und die Auswirkungen von Home Office, neuen Verkehrssystemen und -trägern usw. zu diskutieren. Die entwickelten Ideen könnten dann in den Modellierungsprozess eingespeist werden. Die vier Themenfelder könnten dann diskutiert werden, sobald die homogenisierten Ergebnisse der Verkehrsberechnungen vorliegen.

- **Home Office nicht zielführend für das INF:** Gegen die Nennung von Home Office als potentiell entlastend für das INF wird eingewandt, dass die allermeisten Arbeitsplätze im INF Präsenz-Arbeitsplätze seien und bleiben würden: Ärzte, Pflegekräfte, Forscherinnen und Forscher in ihren Laboren. Home Office sei da keine Alternative.

Die Moderation bittet um Abstimmung zu den Konsequenzen für den weiteren Sitzungsverlauf. Die drei im Laufe der Diskussion vorgeschlagenen Optionen sind:

a) **Verschiebung der Diskussion der Entwicklungsperspektiven und Sitzungsende**: d.h. zu pausieren, bis die Homogenisierung der Verkehrsberechnungen durchgeführt worden ist, um dann alle vier Themenfelder gemeinsam zu diskutieren. Dies impliziert die Beendigung der heutigen und neue Terminierung der Forumssitzungen, sowie eine Verzögerung des Gesamtprozesses.
b) **Fachdiskussion zu Mobilität**: Nutzung der verbliebenen Zeit der heutigen Sitzung zu Austausch und Diskussion über die Mobilität der Zukunft. Dies impliziert ebenso die Verschiebung der Forumstermine, sowie eine Verzögerung des Gesamtprozesses.
c) **Diskussion der Themenfelder Städtebau, Freiraum und Technische Infrastruktur**: Diskussion aller Themenfelder bis auf Mobilität. Dies impliziert die Verschiebung des Forums B, in dessen Rahmen dann auf Basis der homogenisierten Berechnungen das Themenfeld Mobilität diskutiert, sowie die Bewertung der Entwürfe vorgenommen werden können. Folge ist eine geringere Verzögerung des Gesamtprozesses aber – so wird eingewandt – könnte die Gefahr eines Aufrollens der Diskussionsergebnisse des heutigen Forums A nach sich ziehen, falls den Ergebnissen der Verkehrsberechnungen entscheidende Veränderungen der Entwicklungsperspektiven folgen sollten.

In der Abstimmung stimmen mehr als zweidrittel der Forumsmitglieder für Option a).

4. Weiteres Vorgehen

Frau Friedrich betont, dass man auch als Stadt und Projektträger überrascht von dieser Entwicklung gewesen sei, und dass der eng durchgetaktete Zeitplan nun natürlich umgestellt werden müsse. Sie bittet um Verständnis dafür, dass diese Nacharbeit in der Stufe 3 der Atelierphase einiger Zeit bedarf. Es sei außerdem zu überlegen, wie diese Entwicklung in die Öffentlichkeit hinein kommuniziert werden solle.

Es wird vorgeschlagen, den für das Forum B am 25.7. freigehaltenen Termin zu nutzen, um im Rahmen des Koordinationsbeirates darüber zu beraten, wie man weiter vorgehen könne. Es muss auch entschieden werden, wie man mit der Online-Beteiligung umgehe, die ja auch von dieser Entwicklung betroffen sei.

Herr Zimmermann betont, dass bei einem solch transparenten Verfahren wie dem Masterplan Neuenheimer Feld / Neckarbogen auch Fehler transparent werden. Es sei gut, dass diese frühzeitig festgestellt werden konnten. Ob das Beteiligungsverfahren in der Struktur unverändert aber zeitlich verschoben fortgesetzt werden kann oder ob der Koordinationsbeirat zusammentreten müsse, könne erst auf der Grundlage der neu berechneten Modellergebnisse entscheiden werden. Man werde sich dazu nun zunächst mit den Vorsitzenden des Koordinationsbeirats austauschen.

Es wird außerdem aus dem Forum der Wunsch geäußert, keinen künstlichen Zeitdruck zu erzeugen. Natürlich sei die Verzögerung ärgerlich, aber nun sei es wichtiger, die Qualitätssicherung hoch zu halten und auch weiterhin einen hochqualitativen Prozess voranzutreiben, statt wegen einiger Monate Dinge zu überstürzen.

Frau Prof. Stein betont, dass es sich bei dem Masterplanverfahren um einen hochkomplexen und anspruchsvollen Prozess handele, und dass es hier immer zu Friktionen kommen könne. Nun sei es wichtig, auf diese Entwicklung mit der notwendigen Offenheit und Flexibilität zu reagieren, und dies könne so auch an die Öffentlichkeit vermittelt werden. Der heutige Abend, so Frau Prof. Stein, sei auch nicht umsonst gewesen. Immerhin habe man viel über Verkehrsmodelle gelernt, und sich über die Verkehrsthematik austauschen können.

Über die nächsten Schritte werden die Mitglieder des Forums informiert, sobald es neue Erkenntnisse gibt. Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald bedanken sich bei allen Beteiligten für ihre Zeit und ihr Engagement und schließen die Forumssitzung.

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung, Herr Zimmermann
buergerbeteiligung@heidelberg.de

Planungsatelier, Werkstattphase 3
Masterplanverfahren INF / Neckarbogen
Forum A (2) am 12.12.2019 in der Jugendherberge Heidelberg

PROTOKOLL

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr
Veranstaltungsende: 21:30 Uhr

Protokoll: Andreas Ueckert, Büro Stein/memo-consulting

Ablauf

1. Begrüßung, Einführung, Programm
2. Reflexion zur Prüfung des Verkehrsmodells
3. Vorstellung der Berechnungsergebnisse der ergänzenden Variante ohne Brücke
4. Fragen und Kommentare zu den Vorträgen, Diskussion des weiteren Vorgehens
5. Vorstellung der Entwicklungsperspektiven
6. Arbeit in Arbeitsgruppen

1. Begrüßung, Einführung, Programm

Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald, begrüßen die Anwesenden zum Forum Teil A der dritten Stufe des Planungsateliers im Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen und stellen das Programm vor (s. Ablauf): Zunächst werden durch Herrn Dr. Schiller die Ergebnisse der Untersuchung der verkehrlichen Prognosemodelle der Planungsbüros vorgestellt (2.). Anschließend legt Herr Beyene vom Amt für Verkehrsmanagement die Erkenntnisse der verkehrlichen Berechnungen zu einer Modellvariante vom Planungsteam Höger ohne Brücke dar (3.). Nach einer Diskussion der Ergebnisse sowie des weiteren Vorgehens (4.), folgt die Kurzvorstellung der Entwicklungsperspektiven in Form kurzer Video-Interviews (5.). Anschließend beginnt die Arbeit in gemischten Arbeitsgruppen, in denen gemeinsam Argumente für oder wider einzelne Elemente der verschiedenen Entwicklungsperspektiven gesammelt und diese dann gemeinsam bewertet werden (6.).

Das Moderationsteam ordnet die Veranstaltung in den Gesamtprozess ein: Nachdem in der ersten Stufe des Planungsateliers erste Ideen erarbeitet und besprochen worden sind, wurden diese in der zweiten Stufe durch das Feedback aus der Öffentlichen Veranstaltung, den Forumssitzungen sowie der Online-Beteiligung zu acht Ansätzen für Entwicklungsperspektiven

weiter geschärft. In der aktuellen dritten Stufe wurden diese zu vier Entwicklungsperspektiven, jeweils eine pro Planungsbüro verdichtet. Entlang der Fragestellung, welche Entwicklungsperspektive den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung (Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur) liefert, sollen nun die jeweiligen Stärken und Schwächen der vier Entwicklungsperspektiven herausgearbeitet werden, zunächst in Gruppenarbeit im Rahmen des Forums A, und dann – im Forum B – durch Plenumsdiskussion und individueller Widerstandsbewertung. Am Ende der Atelierphase 3 soll die Zahl der Entwicklungsperspektiven reduziert werden, wobei auch eine Kombination unterschiedlicher Elemente der Entwicklungsperspektiven vorstellbar ist. Auf der Grundlage der Eingaben der Projektträger, der Experten und des Beteiligungsprozesses werden im Januar und Februar 2020 Empfehlungen für den Gemeinderat erarbeitet. Dieser wird voraussichtlich am 7. Mai darüber entscheiden, wie und mit welchen Entwicklungsperspektiven in die Konsolidierungsphase gegangen werden soll (vgl. Abb. 1).

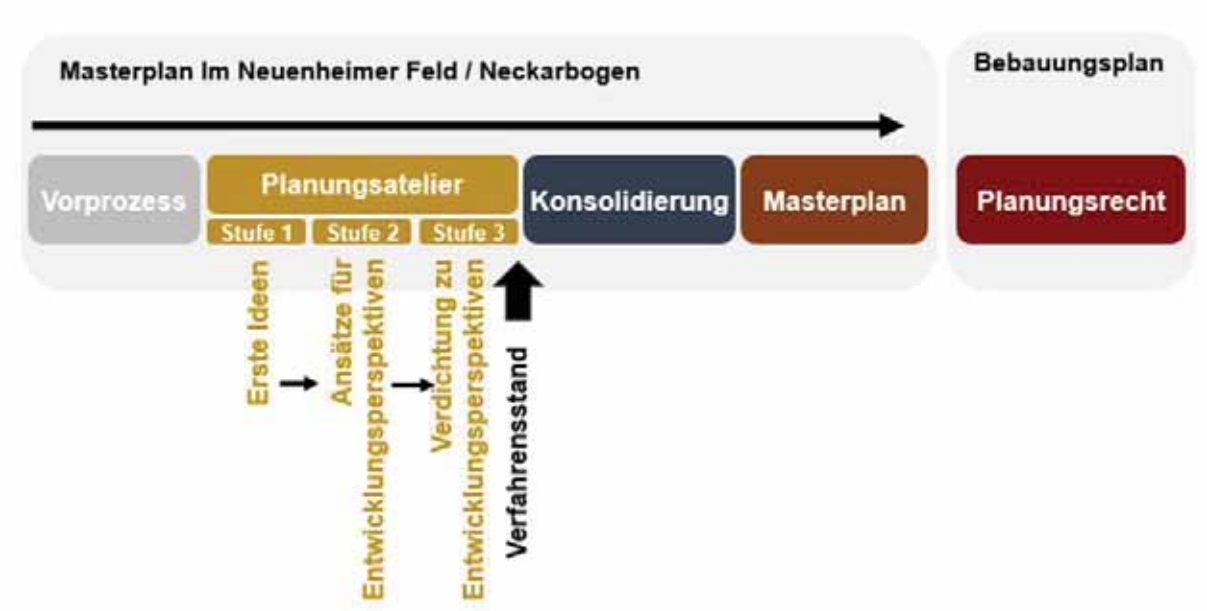


Abbildung 1: Überblick über den Masterplan-Prozess (Stadt Heidelberg)

2. Reflexion zur Prüfung des Verkehrsmodells

Herr Dr. Schiller (verkehrsprognosen.de), begleitet als freiberuflicher Berater den Masterplan-Prozess als externer Verkehrsgutacher. In dieser Funktion hatte er bereits die erste Plausibilitätsprüfung der verkehrlichen Prognosemodelle der Planungsbüros im Juli 2019 vorgenommen. Allen Büros waren Fehler bei der Anwendung des Verkehrsmodells der Stadt Heidelberg unterlaufen, die eine belastbare Bewertung der Verkehrskonzepte nicht zuließen. Daraufhin wurde das Büro IVAS aus Dresden damit beauftragt, die Umsetzung der Verkehrskonzepte im Verkehrsmodell zu prüfen, die eingegebenen Grundlagendaten abzugleichen und die Modelle auf der Grundlage dieser Bewertung zu harmonisieren, die Fehler zu beseitigen und neu zu berechnen. Deshalb kam es zu einer Vertagung von Forum A im Juli 2019. Die Ergebnisse der Plausibilitätsprüfung der überarbeiteten Prognosemodelle stellt Herr Dr. Schiller heute vor.

Ein Großteil der Fehler war den Büros Herrn Dr. Schiller zufolge im Kontext der Haltestellenmodellierung sowie der Anbindungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern unterlaufen (28% bzw. 24% der Fehler). Weitere Fehler sind bei den Strukturdaten (u.a. Arbeitsplatzzahlen), Stellplätzen oder der Liniennetzführung erfolgt (vgl. Abb. 2). Mittlerweile wurden diese Fehler beseitigt und die Modelle harmonisiert, das heißt, alle prognostischen Modelle sind jetzt so aufgebaut, dass sie folgende Punkte ohne Einschränkungen erfüllen:

- fachlich richtiger Aufbau mit hoher Qualität
- auf dem aktuellen Stand der Praxis und der Wissenschaft
- vollständige Transparenz und Kenntnis der genutzten verkehrsplanerischen Algorithmen und Daten sowie deren sachlogischer Einsatzmaßnahmensensitive und „richtige“ Reaktion in allen Schritten der Verkehrsnachfragemodellierung
- sachlogische Prognosefähigkeiten und -reaktionen

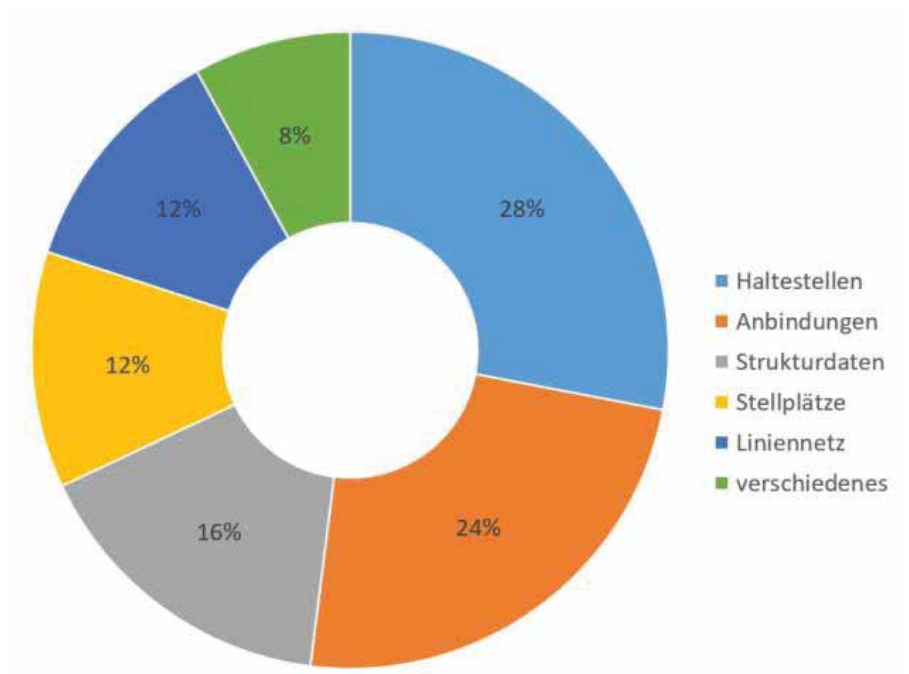


Abbildung 2: Fehlerquellen bei den Verkehrsberechnungen (Dr. Schiller, verkehrsprognosen.de).

Die Ergebnisse der Prognosemodelle wurden vom Büro IVAS ausführlich aufgebarbeitet, sodass nun mit diesen Ergebnissen sachgerecht gearbeitet werden kann. Herr Dr. Schiller empfiehlt für eine zukünftige Anwendung des Modells, die Modellkonsistenz beizubehalten, was wiederum bedeutet, neuen Anwendern bei der Dateneinarbeitung und Modellanwendung fachliche Unterstützung zukommen zu lassen, und vor allem genügend Zeit hierfür vorzusehen, um eine Wiederholung von Fehlern zu vermeiden.

Abschließend betont Herr Dr. Schiller, dass die Modellergebnisse nun zwar belastbar seien und sicherlich hilfreich für die allgemeine Diskussion, aber dass ein Verkehrsmodell nur ein Werkzeug unter vielen sei, und prognostizierte Verkehrszahlen nur ein Aspekt der Konzepte neben vielen weiteren. Die wichtigste Erkenntnis aus der Prüfung sei aber, dass alle vorgelegten Verkehrskonzepte der Planungsbüros funktionieren.

3. Vorstellung der Berechnungsergebnisse der ergänzenden Variante von Höger ohne Brücke

Herr Beyene vom Amt für Verkehrsmanagement stellt die vom Büro IVAS vorgenommenen Berechnungsergebnisse von zwei zusätzlichen Varianten vor, die auf Basis des Verkehrskonzeptes vom Planungsbüro Höger erstellt worden sind und deren Berechnung im Rahmen der öffentlichen Veranstaltung am 28. November 2019 vom Ersten Bürgermeister Jürgen Odszuck zugesichert wurde: Variante 1 ohne fünfte Neckarquerung, und Variante 2 mit Brücke für Fuß- und Radverkehr.

Bzgl. des ÖPV-Angebotes gleichen sich die beiden Varianten hinsichtlich folgender Punkte:

- Straßenbahn-Campusring mit eigener Trasse für den ÖPV und Rettungsdienste
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 21 über Dossenheim zur Anbindung des P+R-Platzes bis Weinheim
- Anpassung des Linienverlaufes und Verlängerung der Buslinie 31 über den Campusring bis zum Hauptbahnhof
- Anpassung des Linienverlaufes der Buslinie 37 innerhalb des Neuenheimer Feldes mit direkter Verbindung via Hofmeisterstraße zum Sportzentrum Nord
- Optimierung der Haltestellenlage

Die beiden Varianten unterscheiden sich in ihrem verkehrlichen Konzept hinsichtlich des Vorhandenseins oder Fehlens einer fünften Neckarquerung, der Lage und Anzahl von P+R-Plätzen sowie der Implementierung einer Expressbuslinie (vgl. Tab. 1).

Tabelle 1: Unterschiede zwischen Planungsvarianten Höger 1 & 2

Element	Variante 1	Variante 2
Brücke	- Keine Brücke	- nur für Fuß+Rad
P+R-Plätze	- in Dossenheim	- an der S-Bahnstation Pfaffengrund / Wieblingen und in Dossenheim
Zusätzliche Buslinien	- keine zusätzliche Buslinie	- Expressbuslinie zwischen P+R-Platz Pfaffengrund/Wieblingen und NHF. Verkehr im 5-min-Takt über Schnellstraße/B37 und Ernst Walz-Brücke.

Im Ergebnis unterscheidet sich der prognostizierte Modal Split der Varianten 1 und 2 von der Ursprungsvariante, wie in Abbildung 3 zu sehen. Die Verschiebungen im Modal Split sind im Wesentlichen zwischen dem ÖPV und MIV festzustellen.

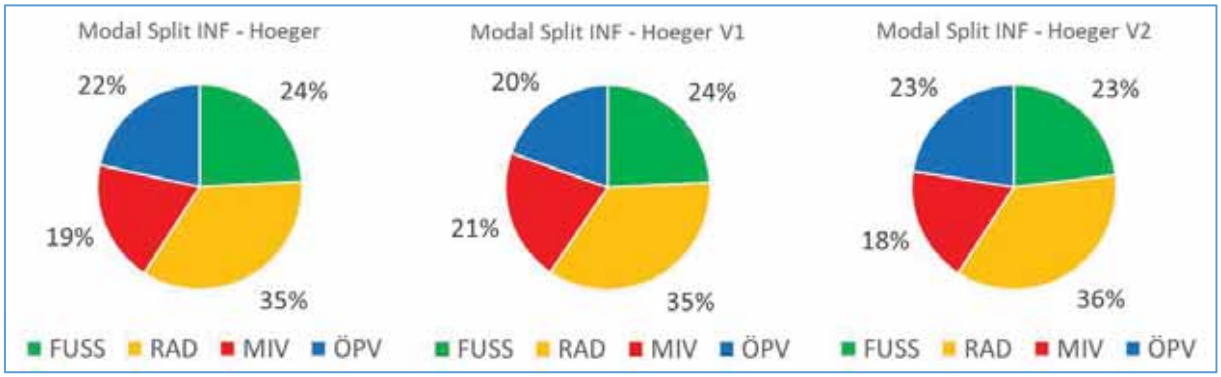


Abbildung 3: Vergleich des Modal Split zwischen drei Varianten des Team Höger (IVAS/VCDB).

In absoluten Zahlen und im Vergleich zu den Entwürfen der anderen Planungsteams stellt sich das Ganze wie in Tabelle 2 abgebildet dar. Die Zahlen in der Zeile „Analyse 2015“ beziehen sich auf die tatsächlichen Verkehrszahlen für das Jahr 2015, während die Zeile „Prognosenull 2035“ prognostizierte Verkehrszahlen für das Jahr 2035 darstellt, wenn keinerlei Änderungen an der verkehrlichen Infrastruktur, den verkehrlichen Regelungen usw. vorgenommen werden würden. Die Zahlen der jeweiligen Entwurfsvariante geben die prognostizierten Zahlen für das Jahr 2035 nach der Anwendung der von den jeweiligen Büros vorgeschlagenen verkehrlichen Maßnahmen wieder.

Für weitere Informationen zu den Prüfergebnissen der Verkehrsmodelle wurde auf die Website zum Masterplanverfahren verwiesen unter: https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/2019_11_28_praesentation_modellharmoniserung_verkehr_0.pdf
Die ergänzende Präsentation von IVAS mit den Berechnungsergebnissen zu den zwei zusätzlichen Varianten ist (zwischenzeitlich) auf der gleichen Website zu finden unter: https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/2019_11_28_praesentation_modellharmoniserung_ergaenzung_hoeger.pdf

Tabelle 2: Motorisierter Verkehr von und zum Neuenheimer Feld (IVAS/VCDB).

	Personenfahrten im ÖPV	**Pkw-Fahrten**
Analyse 2015	13.500	28.100
Prognosenull 2035	17.100	36.300
Planfälle/ Konzepte der Teams		
Moeller	24.100	21.300
Heide	30.600	19.800
Astoc	26.500	17.600
Hoeger	27.000	22.300
Hoeger V1	26.100	24.100
Hoeger V2	28.100	21.300

4. Fragen und Kommentare zu den Vorträgen, Diskussion des weiteren Vorgehens

Fragen und Anmerkungen der Forumsmitglieder zu den Vorträgen

Frage / Anmerkung 1:
Bei den Modellen von Astoc und Höger sei der höchste Anteil von Fahrradfahrern zu beobachten. Frage: Hängt dies damit zusammen, dass hier die höchsten Parkgebühren für den MIV verlangt werden?

- ➔ Hr. Dr. Schiller: Dies lässt sich aktuell nicht beantworten. Die Prognosezahlen sind das Ergebnis von 10-15 Einzelmaßnahmen, die sich gegenseitig beeinflussen: viele sind restriktiver Natur gegen den MIV, andere schaffen positive Anreize zum Umstieg. Um herauszufinden, welchen Einfluss eine Einzelmaßnahme hat, müsste man einen Sensibilitätstest machen, also das Modell mehrmals durchrechnen und jeweils nur die Parkgebühren verändern. Aber aktuell lässt sich das nicht beantworten.

Frage / Anmerkung 2:
Vom Gemeinderat sei am 24.07.19 beschlossen worden, dass eine nachhaltige Entwurfsvariante in die Konsolidierungsphase kommen muss. Höger erfülle das. Aber warum komme bei Höger die höchste MIV-Belastung heraus, trotz des Fokus auf Nachhaltigkeit und MIV-Reduzierung? Herr Zimmermann vom Büro IVAS habe auf der Öffentlichen Veranstaltung am 28.11.19 unter anderem als Grund angegeben, dass bei Höger keine Parkgebühren erhöht worden seien. Dies deute darauf hin, dass fragwürdig gerechnet worden sei.

➔ Hr. Beyene: Es wurde deshalb bei Höger keine Parkgebühren-Erhöhung eingerechnet, weil das Planungsteam dies nicht als Maßnahme angegeben hat. Die Teams hatten intensiven Kontakt mit dem Büro IVAS, welches die Harmonisierung der Modelle vorgenommen hat, und mussten angeben, mit welchen Zahlen und Maßnahmen final gerechnet werden soll. Das Team Höger hat genauso wie die anderen Teams auch seine Freigabe für das Modell gegeben, dessen Ergebnisse jetzt vorliegen.

Frage / Anmerkung 3:
Frau Höger habe sich von den Ergebnissen der Berechnung verwundert gezeigt. Sie habe eine Liste mit sieben Punkten verfasst, die bei der Berechnung ihres Konzeptes nicht berechnet worden seien. Hier sei offensichtlich ein Fehler passiert.

➔ Hr. Beyene: Wie bereits gesagt, Frau Höger hat ihre Freigabe für das gerechnete Modell in Form einer schriftlichen Stellungnahme erteilt.

Frage / Anmerkung 4:
Es wird angeregt, in Zukunft die prognostizierten Modal Split-Verschiebungen nicht nur in relativen, sondern auch in absoluten Zahlen anzugeben, um eine Einschätzung der gesamtverkehrlichen Entwicklung zu ermöglichen.

➔ Hr. Beyene verweist auf die vorhandenen Plakate, auf den die absoluten Werte in Säulendiagrammen dargestellt sind.

Frage / Anmerkung 5:
Mit dem Masterplanverfahren habe man in Bergheim die Hoffnung verbunden, dass der Verkehr durch Bergheim reduziert wird. Nun scheine es aber so zu sein, dass der MIV in Zukunft noch zunehmen wird. Frage: Heißen die prognostizierten Zahlen des MIV, dass man als Bergheimer Bürger schon froh sein muss, wenn alles bleibt wie bisher?

➔ Hr. Beyene: Bei allen Entwürfen schrumpfen die Zahlen des MIV sowohl im Vergleich zum Prognosefall 2035, als auch im Vergleich zu heute. Was wachsen wird, sind die Fahrten mit dem ÖPV.

Frage / Anmerkung 6:
Eine Brücke durch das Naturschutzgebiet sei gesetzeswidrig. Eigentlich sei die Erwartung gewesen, dass das Masterplanverfahren seriös laufen würde…

➔ Hr. Schneider, Stadtplanungsamt: Es wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, die beschieden hat, dass eine Brücke durch das Naturschutzgebiet als letzte Option statthaft sei, sofern alle anderen Optionen ausgeschöpft seien.

Frage / Anmerkung 7:
Es lägen jetzt insgesamt drei Varianten von Höger vor. Frage: Mit welcher soll denn weitergearbeitet werden?

➔ Fr. Prof. Stein: Die Moderation gibt diese Frage an das Forum zurück. Man verständigt sich darauf, bei der Arbeit in den Arbeitsgruppen von der Variante 1 des Vortrages von Herrn Beyene, also der Variante ohne Brücke auszugehen.

Diskussion des weiteren Vorgehens

Es wird darüber diskutiert, wie mit der Höger-Berechnung umgegangen werden soll, da die Befürchtung geäußert wird, dass das Konzept von Höger aufgrund der schlechteren MIV-Zahlen eine schlechtere Bewertung als andere Modelle erfährt.

Die im Rahmen der Diskussion geäußerten Vorschläge der Forumsmitglieder sind:

Vorschlag 1, Neuberechnung Höger:
Das Modell von Höger solle mit neuen Eingaben, z.B. Parkgebühren-Erhöhungen, noch einmal berechnet werden. Hiergegen wird eingewandt, dass es klar sei, dass dann die Zahlen des MIV heruntergehen und die des Umweltverbundes hochgehen würden, analog zu den Modellen der anderen Büros, dass man dadurch aber einen Präzedenzfall schaffe. Andere Büros könnten Ähnliches für sich reklamieren, und Nachbesserungen für ihre Modelle fordern. Der Zeitverlust dieser weiteren Prozessschleife sei enorm. Herr Thewalt vom Amt für Verkehrsmanagement rät deshalb hiervon ab, auch weil man dadurch einen „Überbietungswettbewerb“ riskiere.

Vorschlag 2, Neuberechnung aller Modelle ohne Brücke:
Dies wird vorgeschlagen, weil sich dann die Auswirkungen einer brückenlosen Planung besser beurteilen ließen. Fr. Friedrich macht vonseiten der Projektträger deutlich, dass dies bis zum Forum B am 19. Dezember unmöglich sei.

Vorschlag 3, Einholen qualitativer Stellungnahmen der Planungsteams:
Fr. Friedrich schlägt aus Gründen der Zeitknappheit vor, allen Planungsteams die Möglichkeit zu geben, auf Basis der Berechnungsergebnisse bis zum 19. Dezember qualitative Stellungnahmen zu verfassen, in denen sie darlegen, welche Maßnahmen sie nun mit den Erkenntnissen der Berechnungen zusätzlich oder anders durchführen würden.

Vorschlag 4, Fortführung des Prozesses wie geplant:
Es wird die Ansicht geäußert, dass zwei oder drei Prozentpunkte mehr oder weniger MIV nicht ausschlaggebend seien für die Beurteilung des jeweiligen Entwurfes, und dass das Verkehrsthema auch nur eines von vielen sei. Es solle auch das Vertrauen vorhanden sein, dass es sich um einen regulären, transparenten Prozess gehandelt habe, statt Vermutungen über Unregelmäßigkeiten in den Raum zu stellen. Es wird deshalb vorgeschlagen, den Prozess in einer konstruktiven Art und Weise fortzuführen.

Die Vorschläge 3 und 4 werden von den Forumsmitgliedern mitgetragen und das Forum wie geplant fortgesetzt.

5. Vorstellung der Entwicklungsperspektiven

Die Grundideen und Leitlinien der verschiedenen Entwicklungsperspektiven werden mithilfe kurzer Videointerviews in Erinnerung gerufen. Die Interviews wurden im Rahmen der Öffentlichen Veranstaltung im Juli 2019 aufgenommen und sind auf der Masterplanhomepage unter folgenden Link abrufbar: https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/node/2027

6. Arbeit in Arbeitsgruppen, Ende

In Arbeitsgruppen sollen die Einschätzungen zu den Entwicklungsperspektiven aus möglichst vielfältigen Perspektiven diskutiert und gemeinsam Argumente zu einzelnen Elementen der verschiedenen Entwicklungsperspektiven gesammelt werden. Deshalb sitzen an jedem Tisch Vertreter und Vertreterinnen unterschiedlicher Hauptgruppen, wie Vereine und Verbände, Nutzer INF, Nutzer Handschuhsheimer Feld, Bürgerschaft (nicht organisiert), Politik und Behörden, Projektträger.

Die Leitfrage der Arbeitsgruppen lautet: „Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur?“

Mit dieser Erörterung aus verschiedenen Perspektiven soll die individuelle Bewertung durch die Forumsmitglieder in Forum B vorbereitet werden.

Nach Erfüllung des Arbeitsauftrages beenden die Gruppen ohne Plenumsabschluss den Abend. Die Abschriften der Ergebnisse der Arbeitsgruppen sind im Anhang zu finden.

Anlage Abschriften der Bögen aus den Arbeitsgruppen

Gliederung der Anlage:

Entwicklungsperspektive ASTOC

– Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Entwicklungsperspektive Heide

– Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Entwicklungsperspektive Höger

– Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Entwicklungsperspektive Møller

– Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Gruppenbewertungen

– Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Gruppe 2 war nicht besetzt

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung, Herr Zimmermann
buergerbeteiligung@heidelberg.de

Planungsatelier, Stufe 3
Masterplanverfahren INF / Neckarbogen
Forum Teil A.2 am 12.12.2019, in der Jugendherberge Heidelberg

ABSCHRIFT DER BÖGEN AUS DER GRUPPENARBEIT

Inhalt:

Entwicklungsperspektive ASTOC

– Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Entwicklungsperspektive Heide

– Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Entwicklungsperspektive Höger

– Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Entwicklungsperspektive Møller

– Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Gruppenbewertungen

– Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Gruppe 2 war nicht besetzt

AG Nummer **1**	**Teilnehmende** Dr. Zawatzky, Bechtel, Dr. Wünnemann, Prof. Dr. Marmé, Dr. Bloem, Weigold, Winkler-Hansen
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team: ASTOC**

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Neckaruferweg (Rad + Fuß mit Qualität für Aufenthalt) Prüfen: - Genehmigung Wasser- und Schifffahrtsamt Nord-Süd-Magistrale (Fahrrad-/Fußweg)	„Schlanke“ Brücke für Umweltverbund Nachteile: - Ungeklärte Verkehrsführung in Wieblingen; - FFH-Gebiet Vorteile: - Umweltverbund Angebot	

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 3	Teilnehmende E. Koppert, N. Schön, C. Kocksch, C. Hohrain, C. Schulz, A. Kern Ab 20:15 Uhr auch A. Weiler-Lorentz
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	Team: ASTOC

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	+/-	-
Clusterung von Nutzungen in Quartieren, dadurch Nähe baulich möglich		

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	+/-	-

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	+/-	-
	5 zielnahe P+R Richtige Platzierung und Wirkung umstritten Campusflotte (2 + / 5 -) + flexibler Transport - Zweifel an Leistungsfähigkeit	

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	+/-	-

AG Nummer **4**	**Teilnehmende** Wanzler, Hartmann, Witzel, Sauer, Rothfuß, Müller-Reiss
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team: ASTOC**

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Umwandlung von Parkplätzen positiv		Bebauung Hühnerstein negativ - Landwirtschaft geht verloren - Art und Maß der geplanten Bebauung verstoßen gegen Festsetzungen des beste-henden Bebauungsplans
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Grüne Mitte positiv		Neckarufer wird vereinnahmt
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Leihrad-System positiv Push+Pull für Reduzierung von MIV gut		Kleinbussystem negativ - nicht leistungsfähig genug - Umsteigebeziehungen mit anderen Verkehrsträgern schwierig
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer **5**	**Teilnehmende** Friedrich, Brauneisen, Esders, Teufel, Dietz, Oehlke
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** ASTOC

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 5/3a
+	**+/-**	**-**
• gute Orientierung durch klare Quartiere • flexible Cluster mit freier Entwicklung im Innenbereich		
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 5/3a
+	**+/-**	**-**
• gute Verbindung zum Fluss		• Bioklimatische Aspekte müssen noch berücksichtigt werden
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 5/3 und 5/1
+	**+/-**	**-**
• Campusflotte • P&R Parkplätze (Verteilung – 1 Gegenstimme)	• Regionale Verknüpfungspunkte müssen mitgedacht werden! • CO2-Reduzierung muss erfüllt sein	• Bus – Shuttle? Kapazität erhöhen
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 6	**Teilnehmende:** R. Amler, G. Burckhardt, R. Becker, Fr. Wieser-Heß, Fr. Winter-Horn, Chr. Apfel, Fr. Melchior
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** ASTOC

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 6/4
+	**+/-**	**-**
• Flexibilität im Detail • Möglichkeiten für naturnahe Nutzung am Hühnerstein		• Flächenverbrauch (weniger als Möller)
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 6/4
+	**+/-**	**-**
• Meiste gut angebundene Park & Ride Plätze • ÖPNV-Neckarquerung (aber: Naturschutz)		• Keine massentaugliche innere Verkehrserschließung zu Stoßzeiten
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer **7**	**Teilnehmende** Th. Möllers, K. Onigkeit, H. Delvost, S. Michelsburg, H. Schröder, R. Buyer, A. Matt
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** ASTOC

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 7/1
+	**+/-**	**-**
• Clustersystem • gute Orientierung	• Lage Studentenwohnheim • Mittlerer Flächenverbrauch Hühnerstein • hohe Abrissquote bei Wohnheimen • Frischluftschneisen stärken	• Abriss frisch sanierter Wohnheime
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 7/3
+	**+/-**	**-**
• sehr klare Freiraumachsen		• Freiraumachsen zum Teil versiegelt
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer **8**	**Teilnehmende:** Hr. Kaltschmidt, Fr. Winterer, Hr. Müller, Hr. Grieser
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** ASTOC

Themenfeld: Städtebau: Städtebau		Blattnummer 8/1
+	**+/-**	**-**
• Clustering: klare funktionale Aufteilung von unterschiedlichen Nutzungen • definierte/klare Raumkanten • Anbindung an den Neckar • Verbindung der Innenräume • Neues Zentrum	• Experimentierfeld	
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 8/5
+	**+/-**	**-**
• Anbindung an den Neckar Durchlässigkeit • klare Struktur • Erweiterung Zoo		
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 8/9
+	**+/-**	**-**
• Funktionale Aufteilung von Nutzungen reduziert auch das Verkehrsaufkommen • Fußgänger/Rad/ÖPNV-Brücke (keine Autobrücke!) • Campusflotte		
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer **9**	**Teilnehmende** Carl Zillich, Andreas Knorr, Denise Morinho, Kerstin Hoff, Thomas Boroffka
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team: ASTOC**

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Vernetzte Quartiersplätze	Deutlich gegliederte städtebauliche Struktur + Flexibilität Bebauung Hühnerstein + städtebaulich sinnvoll + gute Anbindung an bestehenden Campus - neuer Flächenverbrauch	

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Brücke für Bus, Rettungsfahrzeuge, Fahrrad + Fußgänger Shuttle HD-Wieblingen zu Campus – aber P+R darf MIV nicht attraktiv machen Radachse am Neckar	Campusflotte - flexibel - leistungsfähig?	

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
	Anmerkung zu allen Büros: Erhalt der unterirdischen Infrastruktur muss sichergestellt werden	

AG Nummer 1	Teilnehmende Dr. Zawatzky, Bechtel, Dr. Wünnemann, Prof. Dr. Marmé, Dr. Bloem, Weigold, Winkler-Hansen
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	Team: Heide

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	+/-	-

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	+/-	-

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	+/-	-
	Seilbahn Prüfen: - Einbindung in bestehendes Netz > Ticketpreis; - Reduzierung Parkflächen in Wieblingen, Förderung Ride+Ride Vorteile: - Leistungsfähigkeit; - Anbindung Uni + SRH; - geringer Flächenverbrauch; Entlastungswirkung Berliner Straße (MIV) Nachteile: - neues, nicht integriertes System, - keine Krankentransporte	

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	+/-	-

AG Nummer 3	Teilnehmende E. Koppert, N. Schön, C. Kocksch, C. Hohrain, C. Schulz, A. Kern Ab 20:15 Uhr auch A. Weiler-Lorentz
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	Team: Heide

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	+/-	-
Clusterbildung		

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	+/-	-

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	+/-	-
Seilbahn - Schnell realisierbar (möglichst bis Hbf) - Kleinster Eingriff in Naturschutzgebiet bei Neckarquerung Stärkste Reduzierung des MIV		

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	+/-	-

AG Nummer **4**	**Teilnehmende** Wanzler, Hartmann, Witzel, Sauer, Rothfuß, Müller-Reiss
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team: Heide**

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Umwandlung von Parkplätzen positiv		Bebauung Hühnerstein negativ - Landwirtschaft geht verloren - Art und Maß der geplanten Bebauung verstoßen gegen Festsetzungen des bestehenden Bebauungsplans

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Grüne Mitte positiv		

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Leihrad-System positiv Push+Pull für Reduzierung von MIV gut	[vermutlich zu Seilbahn] Prinzipiell schnell zu erreichen + mit großer Kapazität - Aber was ist mit Naturschutzgebiet? > prüfen - von Norden aus keine umsteigefreie ÖPNV-verbindung - positiv: weniger Wartezeit, kontinuierliches Einsteigen - generell hoher Umsteigezwang, da anderer Verkehrsträger	

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer **5**	**Teilnehmende** Friedrich, Brauneisen, Esders, Teufel, Dietz, Oehlke
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Heide

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 5/2
+	**+/-**	**-**
• städtischer Campus • Gute Orientierung • Klare Quartiere		• geht stark in Bereich zu Fluss, zu nah
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 5/3a
+	**+/-**	**-**
		• Bioklimatische Aspekte müssen noch berücksichtigt werden
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 5/1
+	**+/-**	**-**
	• Regionale Verknüpfungspunkte müssen mitgedacht werden! • CO2-Reduzierung muss erfüllt sein • Seilbahn - muss mit anderen Verkehrs-mitteln kombiniert werden - Wartungsarbeiten, was pas-siert alternativ - schnell - hohe Kapazität - aus Naturschutzsicht positiv - aus Klimaschutzsicht negativ - keine Brücke in Verhältnis zur Seilbahn	
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 6	**Teilnehmende:** R. Amler, G. Burckhardt, R. Becker, Fr. Wieser-Heß, Fr. Winter-Horn, Chr. Apfel, Fr. Melchior
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Heide

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 6/3
+	**+/-**	**-**
• Mischnutzung im Erdgeschoss entlang der Achsen	• Skyline innovativ	• Massive Bebauung Hühnerstein

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 6/3
+	**+/-**	**-**
• Wasserflächen • Grüne Achsen		

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 6/3
+	**+/-**	**-**
• Seilbahn ist schnell umsetzbar und erweiterbar		

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 7	Teilnehmende Th. Möllers, K. Onigkeit, H. Delvost, S. Michelsburg, H. Schröder, R. Buyer, A. Matt
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Heide

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 7/5
+	**+/-**	**-**
• Seilbahn	• Naturschutzrechtlich zu prüfen (Seilbahn) • Betreiberkonzeption offen • Notfallzufahrt Kliniken über Neckar fehlt	
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 8	**Teilnehmende:** Hr. Kaltschmidt, Fr. Winterer, Hr. Müller, Hr. Grieser
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Heide

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 8/2
+	**+/-**	**-**
		• Zu stark verdichtete Bebauung • Unflexible Blockrandbebauung
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 8/6
+	**+/-**	**-**
• Erweiterung Zoo • Begrünung am Neckar		
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 8/10
+	**+/-**	**-**
• Idee der Seilbahn: innovativ, anderer Ansatz		• Parksituation an Seilbahnstationen auf anderer Neckarseite? • Seilbahn in Ebene grundsätzlich schwierig zu bauen
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 9	Teilnehmende Carl Zillich, Andreas Knorr, Denise Morinho, Kerstin Hoff, Thomas Boroffka
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	Team: Heide

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	+/-	-
Attraktive Aufenthaltsangebote Freiraumqualität am Neckar	Breite Achsen + klimatologisch - städtebaulich nicht überzeugend - Flexibilität Funktionsgebäude Seilbahn + integriert Seilbahn - tatsächlich für Campus nutzbar? - städtebaulich noch nicht geklärt	

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	+/-	-

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	+/-	-
Grundsätzlich Westanbindung gut Straßenbahn Hbf - Campus	Seilbahn - Umstieg notwendig + Kapazität	

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	+/-	-
	Anmerkung zu allen Büros: Erhalt der unterirdischen Infrastruk-tur muss sichergestellt werden	

AG Nummer **1**	**Teilnehmende** Dr. Zawatzky, Bechtel, Dr. Wünnemann, Prof. Dr. Marmé, Dr. Bloem, Weigold, Winkler-Hansen
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team: Höger**

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
	Straßenbahnring (2) Prüfen: - Erschütterung - Größerer Ring - Brücke? Vorteile: - Anbindung an existieren-des System - CO_2-arm - leistungsfähig; - umstiegsfrei Nachteile: - Flächenverbrauch; - Nutzung INF (Forschung); - Starres System **Planung ohne Brücke** (optional bis 2050) Vorteile: - kein Eingriff FFH-Gebiet Nachteile: - Fehlende Fuß-/Radwege; - Rettungswege Prüfen: - Eingriff in bestehende Sied-lungsfläche (Wieblingen)	

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer **3**	**Teilnehmende** E. Koppert, N. Schön, C. Kocksch, C. Hohrain, C. Schulz, A. Kern Ab 20:15 Uhr auch A. Weiler-Lorentz
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team: Höger**

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Parkplätze baulich nutzen Gemischte Nutzungen und Doppel-nutzungen, > mehr Vernetzung mit der Stadt Hühnerstein freigehalten Bereichseinteilung, Cluster mit Schwerpunkten	Verdichtung Unklar: Berechnung Einbezie-hung Untergeschosse; arbeitsrechtlich zulässig?	

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Jedes Quartier hat Freiraum durch gute Gebäudeanordnung Nachttemperatur wg. Freihalten Hühnerstein geringer als bei anderen		

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Straßenbahn - Anschlussfähig an beste-hendes System - Wenig Umsteigen - Große Reichweite		

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer **4**	**Teilnehmende** Wanzler, Hartmann, Witzel, Sauer, Rothfuß, Müller-Reiss
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team: Höger**

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Kompakte Bebauung im engeren Perimeter positiv Trotzdem nicht zu enge Bebauung positiv, Chance für Austausch für Wissenschaft Effiziente Nutzung der KellergeschosseUmwand-lung von Parkplätzen in Bebauung und andere Nut-zungen positiv Hohe Zahl neu geplanter Wohnungen - soziale Kontrolle - kurze Wege/verkehrsmindernd - mehr Angebote Infrastruktur allgemein		

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Hühnerstein wird freigehalten - Mikroklima - Chance: Könnte wieder landwirtschaftliche Fläche werden Umwandlung von Parkplätzen in Bebauung + ande-re Nutzungen positiv Grüne Mitte positiv		

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Straßenbahn-Campusring positiv <u>Keine</u> Brücke positiv - Naturschutzgebiet - Wieblinger Bevölkerung wird geschont - Muss letzte Option sein Leihrad-System positiv Push+Pull für Reduzierung von MIV positiv (Be-rechnung?)		

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 5	Teilnehmende Friedrich, Brauneisen, Esders, Teufel, Dietz, Oehlke
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Höger

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 5/1
+	**+/-**	**-**
• Hühnerstein wird nicht bebaut	• Stadtklimatische Auswirkung • fehlende Flexibilität	• Hochhauskonzept
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 5/3a
+	**+/-**	**-**
		• geht zu nah an den Fluss • Bioklimatische Aspekte müssen noch berücksichtigt werden
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
• Straßenbahnanbindung Nord-Süd gut, Durchgängigkeit gut	• Straßenbahnanbindung Ost – West schlecht • Vielfalt der Mobilitätsangebote • Regionale Verknüpfungspunkte müssen mitgedacht werden! • CO2-Reduzierung muss erfüllt sein	• Probleme durch Einschränkung der anliegenden Institute (an Straßenbahn)
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer **6**	**Teilnehmende:** R. Amler, G. Burckhardt, R. Becker, Fr. Wieser-Heß, Fr. Winter-Horn, Chr. Apfel, Fr. Melchior
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Höger

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 6/2
+	**+/-**	**-**
• Hühnerstein frei • geringer Flächenverbrauch	• Nutzungsmischung vs. Sicherheitsanforderungen	• hohe Dichte • fehlendes Zentrum • fachliche Segregation
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 6/2
+	**+/-**	**-**
	• Trassenführung der Straßenbahn: - Zielnah (+) - Hohe Kapazität (+) - Zerschneidung und Störung (-)	
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer **7**	**Teilnehmende** Th. Möllers, K. Onigkeit, H. Delvost, S. Michelsburg, H. Schröder, R. Buyer, A. Matt
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Höger

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 7/2
+	**+/-**	**-**
• Geringste Versiegelung • Hohe Bauten zur Wohnnutzung sinnvoll	• Hohe Bauhöhe	• Bauhöhe führt zu funktionalen Einschränkungen im Wissen-schaftsbereich
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
	• Frischluftschneisen stärken	
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 7/6
+	**+/-**	**-**
• Straßenbahnring (Uni dagegen)	• Entwurf ohne Brücke schützt das Naturschutzgebiet, daher rechtlich problemlos	
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 8	**Teilnehmende:** Hr. Kaltschmidt, Fr. Winterer, Hr. Müller, Hr. Grieser
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Höger

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 8/3
+	**+/-**	**-**
		• Bau in die Höhe zum Teil nicht umsetzbar (und nicht wirtschaft-lich)
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 8/7
+	**+/-**	**-**
		• Zoo nicht optimal integriert - Wildpark • Anbindung an den Neckar • Kein zentraler Platz auf dem Campus
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 8/11
+	**+/-**	**-**
		• Zerschneidung des Campus durch Straßenbahn
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 9	Teilnehmende Carl Zillich, Andreas Knorr, Denise Morinho, Kerstin Hoff, Thomas Boroffka
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	Team: Höger

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	+/-	-
	Hohe Verdichtung + weniger Flächenverbrauch - unterirdische Infrastruktur zu wenig beachtet Strittig: Maß der Verdichtung angemessen? Blockstrukturen - unflexible/restriktiv + klare Struktur für Gebiet	

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	+/-	-

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	+/-	-
	Straßenbahn + Hbf u. Ring - strittige Trassen + viele Direktverbindungen für Heidelberger	Fehlende Westanbindung

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	+/-	-
	Anmerkung zu allen Büros: Erhalt der unterirdischen Infrastruktur muss sichergestellt werden	

AG Nummer 1	Teilnehmende Dr. Zawatzky, Bechtel, Dr. Wünnemann, Prof. Dr. Marmé, Dr. Bloem, Weigold, Winkler-Hansen
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team: Møller**

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Neckaruferweg (Fuß-/Radweg mit Aufenthaltsqualität) Prüfen: - Genehmigung + Flächeneingriff Zoo	Großer Erschließungsring (Straßenbahn, Fuß, Rad) mit grünem Campus Nachteile: - Bebauung westl. Klausenpfad	

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 3	Teilnehmende E. Koppert, N. Schön, C. Kocksch, C. Hohrain, C. Schulz, A. Kern Ab 20:15 Uhr auch A. Weiler-Lorentz
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	Team: Møller

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	+/-	-
Clusterbildung	Sportcampus (2 +) Aber: Bebauung Hühnerstein (4 -)	
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	+/-	-
Klima tagsüber im Vergleich weniger extrem hohe Temperatur und etwas mehr niedrige Temperatur		Klima nachts: mehr hohe Temperatur, weniger niedrige Temperatur als andere
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	+/-	-
Starke Reduzierung MIV		
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	+/-	-

AG Nummer **4**	**Teilnehmende** Wanzler, Hartmann, Witzel, Sauer, Rothfuß, Müller-Reiss
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team: Møller**

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
		Bebauung Hühnerstein negativ - Landwirtschaft geht verloren - Art und Maß der geplanten Bebauung verstoßen gegen Festsetzungen des bestehenden Bebauungsplans Übererfüllung der geforderten GFZ

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Grüne Mitte positiv		Neckarufer: 60m-Zone wird negiert P+R an AB-Anschlussstellte Dossenheim: landwirtschaftliche Flächen werden versiegelt

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Leihradsystem positiv Push+Pull für Reduzierung von MIV gut		Autonome Busse bis 2035 nicht realistisch Nord-Zubringer negativ Umlagerung des MIV auf äußeren Ring hält zwar die Mitte autofrei, aber keine/wenig Verringerung im äußeren Ring würden noch viele Menschen MIV fahren

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer **5**	**Teilnehmende** Friedrich, Brauneisen, Esders, Teufel, Dietz, Oehlke
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Möller

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 5/4
+	**+/-**	**-**
• Vernetzung innerhalb des Campus mit Grünflächen	• flexibel	
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 5/3a
+	**+/-**	**-**
		• Bioklimatische Aspekte müssen noch berücksichtigt werden
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 5/2 und 5/1
+	**+/-**	**-**
• Großer verkehrsfreier (MIV) Campus (1 Gegenstimme)	• Konzept „Lückenschluss“ • Anbindung an den Norden • P&R Dossenheim • Regionale Verknüpfungspunkte müssen mitgedacht werden! • CO2-Reduzierung muss erfüllt sein	• 2035 – Busanbindung aus Pfaffengrund durch Bergheim keine Lösung
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 6	**Teilnehmende:** R. Amler, G. Burckhardt, R. Becker, Fr. Wieser-Heß, Fr. Winter-Horn, Chr. Apfel, Fr. Melchior
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Möller

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 6/1
+	**+/-**	**-**
• interessante Stadtkanten zwischen Neckar, Feld, Berliner Straße (Boulevard) • erweiterter innerer Ring verkehrsberuhigt		• längere Wege
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 6/1
+	**+/-**	**-**
• lockeres Freiraumkonzept für 30.000 Menschen (3 Gegenstimmen)	•	• zusätzlicher Flächenverbrauch (2 Gegenstimmen)
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 6/1
+	**+/-**	**-**
• Bus-Linienführung gut		• eigene Busspur fehlt
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer **7**	**Teilnehmende** Th. Möllers, K. Onigkeit, H. Delvost, S. Michelsburg, H. Schröder, R. Buyer, A. Matt
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Möller

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 7/4
+	**+/-**	**-**
• Grüner Ring • Verknüpfung von Freiraum mit Elementen zur Versickerung - Nachhaltigkeit		
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	**+/-**	**-**
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 8	**Teilnehmende:** Hr. Kaltschmidt, Fr. Winterer, Hr. Müller, Hr. Grieser
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	**Team:** Möller

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer 8/4
+	**+/-**	**-**
	• sehr dichte Bebauung	• Verlegung der Sportflächen
Themenfeld: Freiraum		Blattnummer 8/8
+	**+/-**	**-**
• neue Mitte / Hauptplatz • hohe Aufenthaltsqualität • autofreies Zentrum		
Themenfeld: Mobilität		Blattnummer 8/12
+	**+/-**	**-**
• Fahrradachsen • Option 5. Neckarbrücke (Fuß-gänger, Fahrrad, ÖPNV)		
Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	**+/-**	**-**

AG Nummer 9	Teilnehmende Carl Zillich, Andreas Knorr, Denise Morinho, Kerstin Hoff, Thomas Boroffka
Arbeitsfrage	Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur? Sammlung von Argumenten: pro (+), sowohl als auch (+/-), contra (-)
Entwicklungs-perspektive	Team: Møller

Themenfeld: Städtebau		Blattnummer
+	+/-	-
Schaffung Campusmitte Vernetzung Freiräume Nutzungsorientierte Flexibilität der Gebäudestruk-tur/Gebäudegruppierung Durchgrünung Campus/Grüner Ring	Bebauung Hühnerstein + städtebaul. sinnvoll + Campusqualität - neuer Flächenverbrauch	

Themenfeld: Freiraum		Blattnummer
+	+/-	-

Themenfeld: Mobilität		Blattnummer
+	+/-	-
Brücke für ÖV, Rettungsfahrzeuge, Fahrrad + Fuß Nordring: neue Straße nördlich heute INF	Busanbindung - leistungsfähig?	

Themenfeld: Techn. Infrastruktur		Blattnummer
+	+/-	-
	Anmerkung zu allen Büros: Erhalt der unterirdischen Infrastruk-tur muss sichergestellt werden	

Gruppenbewertungen

+ Gruppe bewertet deutlich überwiegend positiv (abweichende Einzelbewertungen werden festgehalten, z.B. + (1)

- Gruppe bewertet deutlich überwiegend negativ (abweichende Einzelbewertungen werden festgehalten, z.B. - (1)

+/- Gruppenbewertung ist nicht eindeutig

AG Nummer **1**	**Teilnehmende** Dr. Zawatzky, Bechtel, Dr. Wünnemann, Prof. Dr. Marmé, Dr. Bloem, Weigold, Winkler-Hansen			
Arbeitsfrage	Wie bewerten Sie als Gruppe den Gesamtbeitrag der Entwicklungsperspektive zu den Themen der Aufgabenstellung?			
	ASTOC	**Heide**	**Höger**	**Møller**
Thema	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -
Städtebau	**+/-** (3+ / 4-)	**+/-** (2+ / 5-)	**+/-** (4 + / 3 -)	**-** (1+ / 6-)
Mobilität	**+/-** (2+ / 5-)	**+/-** (3+ / 4 -)	**+/-** (4+ / 3 -)	**-**
Freiraum	**+/-** (3+ / 4-)	**-** (1+ / 6-)	**+/-** (4+ / 3 -)	**-** (1+ / 6-)
Technische Infrastruktur				

AG Nummer 3	**Teilnehmende** E. Koppert, N. Schön, C. Kocksch, C. Hohrain, C. Schulz, A. Kern ab 20:15h auch A. Weiler-Lorentz			
Arbeitsfrage	Wie bewerten Sie als Gruppe den Gesamtbeitrag der Entwicklungsperspektive zu den Themen der Aufgabenstellung?			
	ASTOC	**Heide**	**Höger**	**Møller**
Thema	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -
Städtebau			**+** (1-)	
Mobilität		**+/-** (6+/1-)	**+/-** (5+/2-)	
Freiraum			**+/-** (5+/2-)	**+/-** (2+/5-)
Technische Infrastruktur				

AG Nummer 4	**Teilnehmende** Wanzler, Hartmann, Witzel, Sauer, Rothfuß, Müller-Reiss			
Arbeitsfrage	Wie bewerten Sie als Gruppe den Gesamtbeitrag der Entwicklungsperspektive zu den Themen der Aufgabenstellung?			
	ASTOC	**Heide**	**Höger**	**Møller**
Thema	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -
Städtebau	**+/-**	**+/-**	**+**	**-**
Mobilität	**- (1)**	**+/-**	**+**	**-**
Freiraum	**+/-**	**+/-**	**+**	**-**
Technische Infrastruktur				

AG Nummer 5	**Teilnehmende** Friedrich, Brauneisen, Esders, Teufel, Dietz, Oehlke			
Arbeitsfrage	Wie bewerten Sie als Gruppe den Gesamtbeitrag der Entwicklungsperspektive zu den Themen der Aufgabenstellung?			
	ASTOC	**Heide**	**Höger**	**Møller**
Thema	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -
Städtebau	**+** (1-)	**+** (3+) (3+/-)	**-** (1+)	**+/-** (2+) (3+/-) (1-)
Mobilität	**+** (1-)	**+/-** (3+) (3-)	**+/-** (1+) 2+/-) (3-)	**+/-** (2+) (1+/-) (3-)
Freiraum	**+** (1-)	**+** (3+) (3+/-)	**-** (1+)	**+/-** (2+) (3+/-) (1-)
Technische Infrastruktur	*	*	*	*

* Muss in der nächsten Stufe intensiver bearbeitet werden, inclusive Erreichen der Klimaschutzziele

AG Nummer 6	**Teilnehmende** R. Amler, G. Burckhardt, R. Becker, Fr. Wieser-Heß, Fr. Winter-Horn, Chr. Apfel, Fr. Melchior			
Arbeitsfrage	Wie bewerten Sie als Gruppe den Gesamtbeitrag der Entwicklungsperspektive zu den Themen der Aufgabenstellung?			
	ASTOC	**Heide**	**Höger**	**Møller**
Thema	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -
Städtebau	**+/-** (3+) (3+/-)	**+/-** (4+/-) (2-)	**+/-** (1+) (4+/-) (1-)	**+/-** (2+) (4+/-)
Mobilität	**+/-** (4+) (2-)	**+** 	**+/-** (2+) (2+/-) (2-)	**+/-** (1+) (2+/-) (3-)
Freiraum	**+/-** (3+) (3+/-)	**+** 	**+/-** (2+) (2+/-) (2-)	**+**
Technische Infrastruktur				

AG Nummer 7	**Teilnehmende** Th. Möllers, K. Onigkeit, H. Delvost, S. Michelsburg, H. Schröder, R. Buyer, A. Matt			
Arbeitsfrage	Wie bewerten Sie als Gruppe den Gesamtbeitrag der Entwicklungsperspektive zu den Themen der Aufgabenstellung?			
	ASTOC	**Heide**	**Höger**	**Møller**
Thema	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -
Städtebau	**+** (2-)		**+/-**	
Mobilität	**+/-**	**+** (1-)	**+/-**	**-** (2+)
Freiraum	**+** (2-)	**+** (1-)		**+** (1-)
Technische Infrastruktur				

AG Nummer 8	**Teilnehmende** Hr. Kaltschmidt, Fr. Winterer, Hr. Müller, Hr. Grieser			
Arbeitsfrage	Wie bewerten Sie als Gruppe den Gesamtbeitrag der Entwicklungsperspektive zu den Themen der Aufgabenstellung?			
	ASTOC	**Heide**	**Höger**	**Møller**
Thema	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -
Städtebau	**+**	**-**	**-**	**+**
Mobilität	**+**	**+/-**	**-**	**+/-**
Freiraum	**+**	**+**	**-**	**+/-**
Technische Infrastruktur	**+/-**	**+/-**	**+/-**	**+/-**

AG Nummer **9**	**Teilnehmende** Carl Zillich, Andreas Knorr, Denise Morinho, Kerstin Hoff, Thomas Boroffka			
Arbeitsfrage	Wie bewerten Sie als Gruppe den Gesamtbeitrag der Entwicklungsperspektive zu den Themen der Aufgabenstellung?			
	ASTOC	**Heide**	**Höger**	**Møller**
Thema	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -	+ +/- -
Städtebau	**+/-**	**-** (2+/-)	**-** (1+)	**+** (2+/-)
Mobilität	**+** (1+/-) (1-)	**-** (1+)	**+/-** (1+) (1-)	**+/-** (1+) (1-)
Freiraum	**+/-** (2+)	**-** (1+/-)	**-** (1 +/-)	**+/-** (2+)
Technische Infrastruktur				

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung, Herr Zimmermann
buergerbeteiligung@heidelberg.de

Planungsatelier, Werkstattphase 3
Masterplanverfahren INF / Neckarbogen
Forum B am 19.12.2019 in der Alten Feuerwache Heidelberg

PROTOKOLL

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr
Veranstaltungsende: 21:30 Uhr

Protokoll: Andreas Ueckert, Büro Stein/memo-consulting

Ablauf

1. Begrüßung, Einführung, Programm
2. Plenumsdiskussion
3. Bewertung der Entwurfsperspektiven, Betrachtung der Ergebnisse, Austausch
4. Ausblick, Dank, Ende

1. Begrüßung, Einführung, Programm

Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald begrüßen die Anwesenden zum Forum Teil B der Stufe 3 des Planungsateliers im Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld. Insbesondere begrüßen sie die Vertreter/innen der vier Planungsteams, die den Forumsmitgliedern bereits vor Beginn der Veranstaltung für Fragen und Diskussionen zur Verfügung standen, und auch an der Plenumsdiskussion teilnehmen werden. Die Moderation stellt das Programm vor (siehe Ablauf).

Das Moderationsteam ordnet die Veranstaltung in den Gesamtprozess ein: Nachdem in der ersten Stufe des Planungsateliers erste Ideen erarbeitet und besprochen worden sind, wurden diese in der zweiten Stufe unter Einbeziehung der Feedbacks aus der Öffentlichen Veranstaltung, den Forumssitzungen sowie der Online-Beteiligung zu acht Ansätzen für Entwicklungsperspektiven weiter geschärft. In der aktuellen dritten Stufe wurden diese zu vier Entwicklungsperspektiven, jeweils eine pro Planungsbüro, verdichtet. Entlang der Fragestellung, welche Entwicklungsperspektive den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung (Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur) liefert, wurden im Forum A2 am 12.12.20 die jeweiligen Stärken und Schwächen der vier Entwicklungsperspektiven in Arbeitsgruppen herausgearbeitet und bewertet. Im heutigen Forum B erhalten die Forumsmitglieder die Möglichkeit, ihre individuellen Widerstände gegenüber den einzelnen Entwicklungsperspektiven der Planungsteams differenziert nach den Themen der Aufgabenstellung auf einer Skala von null bis zehn abzugeben. Am Ende der Atelierphase 3 soll die Zahl der Entwicklungsperspektiven reduziert werden, wobei auch eine Kombination unterschiedlicher Elemente

der Entwicklungsperspektiven vorstellbar ist. Auf der Grundlage der Eingaben der Projektträger, der Experten und des Beteiligungsprozesses werden im Januar und Februar 2020 Empfehlungen für den Gemeinderat erarbeitet. Dieser wird voraussichtlich am 7. Mai darüber entscheiden, wie und mit welchen Entwicklungsperspektiven in die Konsolidierungsphase gegangen werden soll. (vgl. Abb. 1).

Prof. Stein weist darauf hin, dass die offen gebliebenen Fragen aus den Foren der zweiten Stufe des Planungsateliers von den zuständigen Ämtern beantwortet wurden. Die Ergebnisse wurden auf einem Plakat ausgehängt und werden in den folgenden Tagen auf der Masterplan-Website zur Verfügung gestellt (siehe https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/2019_12_11_beantwortung_fragen_stufe_2.pdf).

Frau Friedrich erläutert vonseiten der Projektträger, wie mit den Ergebnissen der Atelierphase im weiteren Prozess umgegangen werden soll: Das grundsätzliche Ziel der Atelierphase war es, eine Fülle von verschiedenen Ideen für das Neuenheimer Feld zu kreieren und diese von Atelierstufe zu Atelierstufe zu vertiefen und weiterzuentwickeln. So wurden auch die anfänglich acht Ansätze für Entwicklungsperspektiven der Planungsteams auf nunmehr vier verbliebene Entwicklungsperspektiven kondensiert. In der Konsolidierungsphase wird es nun wichtig werden, möglichst alle guten Ideen der Teams mitzunehmen und weiterzuentwickeln, um sie sukzessive zu einem Konzept zusammenzuführen.

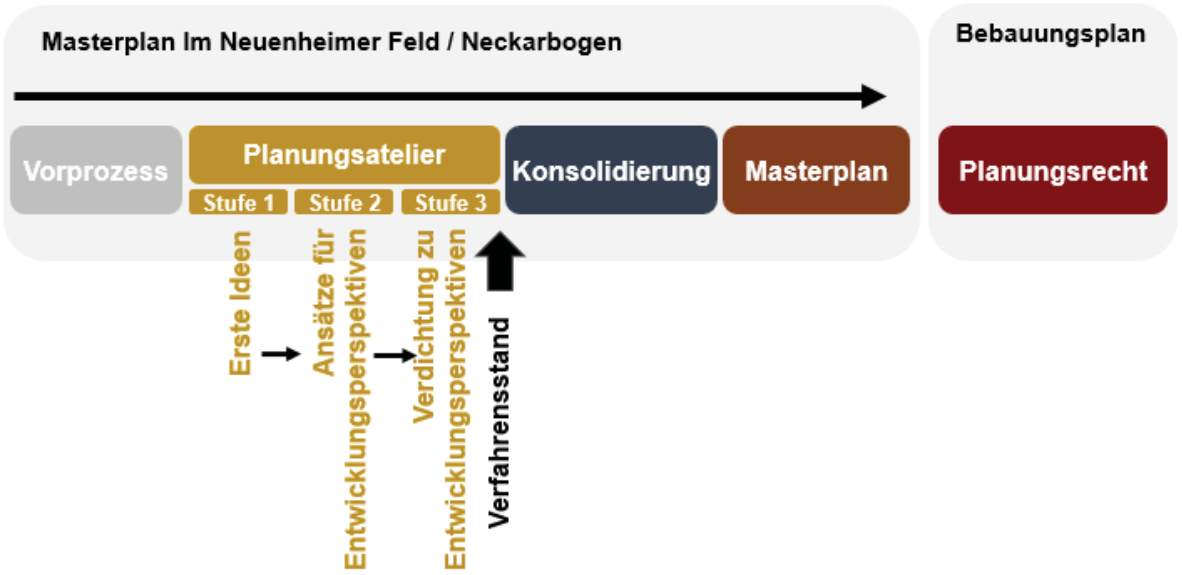


Abbildung 1: Überblick über das Planungsatelier (Stadt Heidelberg)

2. Plenumsdiskussion

Das Moderationsteam stellt den Ablauf der Plenumsdiskussion mit den Leiterinnen und Leitern der Planungsteams und der Fachverwaltung vor. Für die Themenfelder Mobilität, Städtebau und Freiraum stehen jeweils 20 Minuten Diskussionszeit zur Verfügung, insgesamt also 60 Minuten. Jedes Themenfeld wird hierbei mit einer Frage des Moderationsteams eröffnet, und anschließend den Forumsmitgliedern die Möglichkeit gegeben, wiederum ihre Fragen oder Anmerkungen in die Diskussion einzubringen. Das Themenfeld Technische Infrastruktur ist im Verlauf der Atelierphase bisher auf nur geringes Interesse gestoßen, weshalb es nicht in demselben Umfang diskutiert wird wie die anderen Themenfelder. Fragen zu dem Themenfeld sind aber bei Bedarf möglich.

Ein Podiumsgespräch mit den Leiterinnen und Leitern der Planungsteams und der Fachverwaltung zu einigen offenen Fragen aus der Öffentlichen Veranstaltung bzw. dem Forum A steht am Anfang, gefolgt von einer Plenumsdiskussion mit dem Forum.

Moderation: In der Öffentlichen Veranstaltung sowie im Forum A2 wurden die vom Büro IVAS vorgestellten Ergebnisse der verkehrlichen Überprüfung der jeweiligen Prognosemodelle ausführlich diskutiert. Wie würden die Planungsteams nun in Anbetracht dieser Ergebnisse ihre Entwürfe weiterentwickeln?

Herr Julian Weyer (Møller):
- In der aktuellen Stufe des Masterplanverfahrens steht noch der allgemeine konzeptionelle Ansatz im Vordergrund, weniger die ganz konkreten Maßnahmen.
- Die Entwicklungen der Zukunft sind nicht vorhersehbar, deshalb ist es wichtig, eine gewisse Flexibilität in den Planungen sicherzustellen.
- Die Konzeption kann mit Hilfe der Ergebnisse der verkehrlichen Berechnungen weitergedacht werden.

Herr Ferdinand Heide (Heide):
- Ein Verfahren wie der Masterplanprozess folgt einem iterativen Prinzip, in dem Ansätze nach und nach verfeinert und konkretisiert werden. Das Verkehrsmodell ist dafür ein hervorragendes Hilfsmittel.
- Ein wichtiges Element sind die Verknüpfungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern. Konkret z.B.: Wie sinnvoll ist eine große P+R-Anlage am S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen für die vorgeschlagene Seilbahn? Stärkt sie nicht auch die PKW-Nutzung? Es wäre zur MIV-Verminderung daher sinnvoll, z.B. den S-Bahn-Takt zu erhöhen, um mehr Leute zur Nutzung des ÖPV zu bewegen.
- Wichtig sind außerdem konkrete Vorgaben für das Parken im Neuenheimer Feld. Hier sollten für die Planungen einheitliche, möglichst hohe, Preise angesetzt werden, damit die Vergleichbarkeit der Konzepte verbessert wird.

Frau Kerstin Höger (Höger):
- Volle Zustimmung für die Vorredner.
- Im Fokus steht ein klimaneutrales Verkehrskonzept, weshalb viele weiche Faktoren angelegt werden.
- Wichtig ist hier immer ein Mitdenken der Machbarkeit sowie der zeitlichen Horizonte: Welche Maßnahmen sind relativ einfach und schnell umzusetzen, und sollten deshalb priorisiert behandelt werden, und welche Maßnahmen z.B. infrastruktureller Natur benötigen länger? Hier sollte das Vorgehen zielgerichtet etappiert werden.

Herr Sebastian Hermann (Astoc):
- Es ist nicht alltäglich, bereits in solch einer Phase so ausgiebig mit Verkehrsmodellen zu arbeiten. Dies ist auch für die Büros ein Lernprozess, der iterativ zu besseren Ergebnissen führen wird. Die besten Ideen sollten in der Konsolidierungsphase weiter fixiert werden. Wichtig ist es hierbei, großräumig zu denken und die weiteren Verkehrsbeziehungen aus dem Umland mitzudenken, insbesondere bei den Planungen für den ÖPV. Es sollte in kurz- und langfristige Lösungen unterschieden und in entsprechenden Etappen vorgegangen werden.

Moderation: Gibt es Ergänzungen seitens des Amtes für Verkehrsmanagement?

Herr Alexander Thewalt (Amt für Verkehrsmanagement HD):

- In der Konsolidierungsphase wird es wichtig werden, die Konzepte der Büros mit den weiteren Überlegungen und Planungen der Stadt zu verknüpfen. Aktuell wird z.B. der Verkehrsentwicklungsplan 2035 mit einer ganzen Reihe von Einzelprojekten erarbeitet, u.a. eine Straßenbahnlinie zum Patrick-Henry-Village. Diese Linie könnte unter Umständen auf der anderen Seite des Neckars bis ins Neuenheimer Feld (INF) geführt werden.
- Solche Überlegungen müssen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin geprüft werden. Dies gilt auch für alle Maßnahmen, die in den Konzepten der Büros vorgeschlagen werden.
- Die vorgeschlagene Erhöhung des S-Bahn-Taktes wiederum unterliegt nicht dem Einfluss der Stadt, sondern dem des Landes Baden-Württemberg. Die aktuell genutzten drei Schienen zwischen Heidelberg und Mannheim sind an ihrer Auslastungsgrenze, die vierte Schiene wird derzeit von der Bahn nicht unterhalten, soll aber irgendwann reaktiviert werden.

Moderation: Welche Erkenntnisse liefert der Arbeitsstand der klimaökologischen Begleitung?

Herr Dr. Raino Winkler (Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie HD):

- Das Stadtklimagutachten aus dem Jahr 2015 hat gezeigt, dass in Heidelberg durch seine 40% Waldflächen sowie den Neckartalabwind klimatisch betrachtet sehr gute Bedingungen herrschen. Durch den Neckartalwind mit seiner Höhe von 60 m ist das Gebiet des Neuenheimer Feldes „isoliert“, das heißt, es gäbe laut der klimaökologischen Betrachtung keine Auswirkungen durch bauliche Maßnahmen auf die benachbarten Stadtteile wie z.B. Wieblingen.
- Aus klimaökologischer Perspektive geht es nun darum, die Entwürfe zu optimieren: Wie können möglichst viel qualitativ hochwertige Freiräume und Frischluftschneisen innerhalb des Gebietes geschaffen bzw. bewahrt werden?

Moderation: In der Öffentlichen Veranstaltung sowie einigen Arbeitsgruppen des Forum A2 wurden Typologien und bebaute Flächen sowie die daraus resultierenden mikroklimatischen Folgen, wie z.B. Hitzeinseln bereits intensiv diskutiert. Wie fix sind eigentlich die vorgeschlagenen Bebauungen und Typologien?

Herr Ferdinand Heide (Heide):

- Da das Verfahren noch in einem frühen Stadium ist, sind die dargestellten Planungen noch sehr grob und werden sich im weiteren Verlauf konkretisieren und ändern.

Herr Julian Weyer (Møller):

- Der Masterplan soll für die nächsten 30 Jahre richtungsweisend sein, und in diesem Zeitraum wird sich im Einzelnen noch vieles ändern, genauso wie im Masterplanprozess selbst. Klimaökologische Betrachtungen werden meist erst später eingesetzt, also wenn wirklich konkrete Gebäudekomplexe entworfen werden und nicht der übergeordnete Masterplan.

Herr Sebastian Hermann (Astoc):

- Es ist zu beachten, dass für die Pläne sehr unterschiedliche Darstellungsweisen verwendet wurden, die jeweils unterschiedliche Eindrücke bei den Betrachtern/innen erzeugen. Wenn es um den Vergleich geht, sollten hier für die Konsolidierungsphase Angleichungen vorgenommen werden.

Frau Kerstin Höger (Höger):

- Klimagutachten gehören zu den wichtigen Planungstools. Sie können dabei helfen, die Entwürfe weiter zu verbessern; die aktuellen Vorschläge sind nicht final, sondern lediglich Entwürfe.

Es folgt eine Öffnung der Diskussion in das Forum. Diese ist nach den Themen der Aufgabenstellung gegliedert.

2.1 Mobilität

Frage Forumsmitglied: Bei dem verkehrlichen Modell wurden offenbar keine Parkgebührenerhöhungen eingerechnet, obwohl sogar der Gemeinderat erst jüngst eine Erhöhung der Parkgebühren um 100% beschlossen hat. Mit welchen Gebühren wurde bei Höger gerechnet? Werden die schriftlichen Stellungnahmen der Planungsteams zu den Prüfergebnissen der Prognosemodelle veröffentlicht?

Frau Kerstin Höger (Höger):

- Wir haben mit einer Erhöhung der Parkgebühren gerechnet, aber aus nicht nachvollziehbaren Gründen wurde anscheinend von der Stadt unterlassen, diese Erhöhungen in die Berechnungen mit einfließen zu lassen.

Herr Alexander Thewalt (Amt für Verkehrsmanagement HD):

- Dieser Vorwurf ist aufs Deutlichste zurückzuweisen. Die Stadt hat mit den verkehrlichen Berechnungen nichts zu tun gehabt, und dementsprechend auch keine Entscheidungen in die eine oder andere Richtung gefällt. Alle Fragen bezüglich der verkehrlichen Modelle wurden zwischen dem Büro IVAS, welches die Modelle der Büros harmonisiert hat, sowie den einzelnen Planungsbüros geklärt.

Moderation: Es wurde bereits angesprochen, dass die Annahmen zu Parkgebühren in der Konsolidierungsphase weiter diskutiert und für alle Konzepte fixiert werden müssen, um Vergleichbarkeit zu erreichen. Bezüglich der Stellungnahmen der Büros: Frau Friedrich signalisierte bereits im Forum A2, dass sie veröffentlicht werden.

Frage Forumsmitglied: In den Entwürfen wird die angedachte Brücke wie selbstverständlich durch das Naturschutzgebiet geführt, obgleich hier jegliche Bebauung verboten ist. Auf dem Forum A wurde das bereits angesprochen und hierzu ausgeführt, dass dies erst gestattet sei, wenn alle anderen Optionen ausgeschöpft seien. Dies gilt es erst einmal zu prüfen, bevor eine Brücke in die Überlegungen mit einbezogen werden sollte. Deshalb die Frage: Welche Rolle spielt die Brücke in den Planungen der Teams?

Dr. Winkler (Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie):

- Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung sagt tatsächlich aus, dass eine Brücke erst dann potentiell statthaft wäre, wenn alle anderen Optionen ausgeschöpft sind.

Frau Barbara Vogt (Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie):

- Zunächst gäbe es hier aber eine Prüfung nach Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH), die durch europäisches Gesetz vorgeschrieben ist. Das Ergebnis dieser Prüfung würde darüber entscheiden, ob auch tatsächlich eine Brücke gebaut werden dürfte. Dies ist nicht auszuschließen, aber auch nicht sicher.

Herr Sebastian Hermann (Astoc):

- Das Thema Brücke ist natürlich heikel. Letztlich haben alle Büros dafür plädiert, eine Brücke als Option vorzusehen, denn ein Verkehrskonzept muss sowohl ohne als auch mit Brücke funktionieren.
- Mit der Brücke hängen mehrere, auch konkurrierende Aspekte zusammen: sie könnte für Fuß- und Radverkehr eine Abkürzung darstellen, Umstiege erzeugen und somit CO_2 einsparen helfen, sowie den Verkehr entzerren; zugleich ginge sie aber auch zu Lasten des Naturschutzgebietes.
- Astoc ist überzeugt, dass eine Brücke, die in verträglicher Weise umgesetzt wird, einen guten Beitrag für das INF darstellen würde.

Moderation: Ein interessantes Ergebnis der Atelierphase ist, dass jetzt anders als zu Beginn kein Büro mehr in ihren Konzepten eine MIV-Brücke als zwingend notwendig erachtet.

- Frau Kerstin Höger (Höger): Wir waren die einzigen, die von Anfang an keine Brücke vorsehen wollten. Es wurde jetzt nachträglich berechnet, wie groß der Effekt der Brücke auf den Modal Split wäre, und es gab lediglich Veränderungen von 1-2% zugunsten des Umweltverbundes (ÖPV, Fuß, Rad). Ob sich hierfür die Errichtung einer Brücke lohnt, ist fraglich.

Herr Julian Weyer (Møller):

- Es war Auftrag der Projektträger, eine Brücke in die Planungen miteinzubeziehen und zu prüfen. In den Augen von Møller könnte eine Brücke hilfreich sein. Aber die Realisierung dauert lange. Insofern ist sie lediglich eine Option für die Zukunft. Mobilitätslösungen für das INF müssen schnell Abhilfe schaffen, deshalb sollte der Fokus auf anderen Maßnahmen liegen.

Herr Ferdinand Heide (Heide):

- Eine Brücke ist Chance und Risiko zugleich. Sie könnte die verkehrliche Situation verbessern, ist aber zugleich ein bauliches Großprojekt und entsprechend teuer. Gleichzeitig birgt eine Brücke auch immer die Gefahr, dass letztlich mehr darüber fahren wird als zu Anfang geplant, da sich sonst die Kosten nicht rechnen. Deshalb schlagen wir die Seilbahn vor, die nicht für MIV genutzt werden kann, aber zugleich die positiven Aspekte einer Brücke mit sich bringt.

Frage Forumsmitglied: Wie sinnvoll ist es, dass die verkehrlichen Modelle im Wesentlichen Heidelberg betrachten, und das Umland sozusagen abschneiden? Schließlich ist das Umland verkehrlich stark mit HD und dem INF verknüpft. Welche Aussagekraft haben da überhaupt die Modelle?

Herr Alexander Thewalt (Amt für Verkehrsmanagement HD):

- Der in Arbeit befindliche Verkehrsentwicklungsplan 2035 betrachtet auch das Umland. Der Auftrag der Planungsbüros bezog sich aus Praktikabilitätsgründen ausschließlich auf das INF. Dennoch wurden natürlich z.B. die Linien des städtischen ÖPV oder der S-Bahnen in den Modellen mitgerechnet und z.T. auch starke Veränderungen vorgeschlagen. Es wird nun in der Konsolidierungsphase darum gehen, die Maßnahmen u.a. auf Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

2.2 Freiraum

Moderation fragt die Forumsmitglieder: Was macht die Qualität von Freiraumkonzepten aus? Welche Botschaften wollen Sie den Planungsteams und den Projektträgern mitgeben?

Hinweis Forumsmitglied:

- *Wichtig sind z.B. das Mikroklima und die Biodiversität. Am besten sind die Entwürfe mit möglichst viel Freiraum, deshalb ist auch eine Hochbauweise prinzipiell vorzuziehen.*

Hinweis Forumsmitglied:

- *Landwirtschaft wird häufig unter „Freiraum" subsummiert, ist aber etwas Anderes. Wenn der Hühnerstein bebaut wird, hat das auch Auswirkungen auf die Landwirtschaft. Höger zeigt eine gewisse Sensibilität für das Thema, auch für die Ränder des Neuenheimer Feldes, und es wäre gut, wenn auch die anderen Teams eine solche in ihren Entwürfen entwickeln würden.*

Hinweis Forumsmitglied:

- *Die Aufenthaltsqualität innerhalb des Neuenheimer Feldes ist wesentlich wichtiger als die an den Rändern, da sie hier mehr Menschen nützt.*

Herr Julian Weyer (Møller):

- Die Aufenthaltsqualität innerhalb des INF ist wichtig, deshalb sehen wir eine grüne Campusmitte vor.
- Für den Hühnerstein sehen wir eine optionale Bebauung vor, wenn alle anderen Flächenreserven innerhalb des INF verbraucht sind. Hier unterscheiden sich die Teams nicht, auch Höger plant dies so.

Frau Kerstin Höger (Höger):

- Sowohl der Innenraum des INF als auch die Ränder wie Neckarufer und Hühnerstein sind wichtig. Es geht um eine sorgfältige Abwägung. Deshalb planen wir eine kompakte Bebauung innerhalb des INF und wollen die Grün- und Freiräume des INF aufwerten, in ihrer Qualität ausbauen und zu Parks weiterentwickeln.
- Wir wollen Parkhäuser wegnehmen und so Flächen innerhalb des INF gewinnen.

Herr Ferdinand Heide (Heide):

- Auch wir planen, den Hühnerstein als letztes zu bebauen. Aber man muss auch realistisch sein: bebaut man den Hühnerstein, hat das positive Auswirkungen auf das Areal des Neuenheimer Feldes, weil man dieses dann lockerer bebauen kann. Will man aber die avisierten 800.000 qm Flächenzuwachs im INF selbst realisieren, führt das notwendig zu einer gedrängten Bauweise, und man verliert dadurch Freiraumqualitäten im Inneren des INF.
- Ob es realistisch ist, Bestandgebäude wie z.B. Parkhäuser abzureißen, ist fraglich.

Herr Sebastian Hermann (Astoc):

- Wir haben gelernt, dass es wichtig ist, den Neckar möglichst freizuhalten. Wir wissen auch aus anderen Campusentwicklungen, dass es fast nicht möglich ist, sich nur im Bestand zu entwickeln. Neue Komplexe brauchen auch verfügbare Reserveflächen.
- Die Hühnerstein-Diskussion ist sehr aufgeladen. Das Thema muss jetzt im Einzelnen berechnet werden. Die Planungsteams bewegen sich alle in ähnlichen Flächendimensionen, die einen haben nur auf den Plan gemalt, dass der Hühnerstein bebaut werden

kann, die anderen haben das nicht, aber den Hühnerstein als „langfristige Potentialfläche“ bezeichnet.

Moderation: Gibt es weitere Fragen? Freiraumqualitäten, die sie bei den Entwürfen bisher vermissen?

Hinweis Forumsmitglied:

- *Städtebau und Freiraum bedingen sich gegenseitig. Aber alle Teams erwecken gerade den Eindruck, als sei alles noch gar nicht so festgelegt, und als würde alles vielleicht ganz anders kommen, als es in den Entwürfen dargestellt wird.*
- *Ein Team schafft es, die geforderten Flächen im INF selbst zu schaffen, was prinzipiell als äußerst positiv zu bewerten ist. Auch, dass alle Teams die fünfte Neckarquerung mittlerweile zurückhaltend behandeln, ist eine gute Entwicklung des Masterplanverfahrens. Da die verkehrliche Erschließung von Westen aber natürlich trotzdem wünschenswert wäre, ist die Seilbahn-Idee des Teams Heide hochinteressant.*

Hinweis Forumsmitglied:

- *In Heidelberg gibt es ja gerade das Thema „Stadt an den Fluss“. Deshalb wäre es schön, wenn die Ränder des INF, vor allem im Westen am Neckarufer, aufgewertet werden würden und dort neue Qualitäten, z.B. für den Aufenthalt, geschaffen werden würden.*

Herr Ferdinand Heide (Heide):

- Der Hinweis bzgl. des Grades der Fixiertheit der Entwürfe ist gut. Während Heide und Höger eher den Ansatz verfolgen, klar zu definieren, wie das INF in Zukunft aussehen soll, z.B. was Gebäudehöhen angeht, sind Møller und Astoc flexibler in ihrem Ansatz, um keine Entwicklungsmöglichkeiten zu verbauen.

Herr Julian Weyer (Møller):

- Das stimmt grundsätzlich, aber was wir dafür sehr fest vorgeben, sind die Freiraum-Achsen. Was genau zwischen den Freiräumen gebaut wird, das können wir heute noch nicht vorhersagen und sollten das auch nicht versuchen. Den Freiraum und seine Qualitäten hingegen können wir heute schon für die Zukunft des Campus festlegen.

Frau Kerstin Höger (Höger):

- Es ist wichtig, den wertvollen Bestand zu bewahren. Wie kann man dies erreichen? Die Unis bekommen für Lehr- und Forschungsgebäude Geld, nicht für schöne Freiräume. Es ist deshalb wichtig, dass die Projektträger eine Strategie entwickeln, wie man dafür Mittel mobilisieren kann.

Herr Sebastian Hermann (Astoc):

- Ich kann dies nur unterstreichen. Um gleichzeitig Flexibilität und gewisse Leitlinien zu erreichen, haben wir deshalb den Quartiers-Ansatz gewählt und Quartiere definiert, die auch relativ fest sind, sowie die Freiräume zwischen diesen Quartieren, die sowohl Aufenthalt ermöglichen, als auch den Raum für nachhaltige Infrastrukturen bieten.

2.3 Städtebau

Moderation: Was sind die Meinungen zu den Quartiers-Ansätzen? Sind sie ein probates Mittel, um Nutzungen zusammenzubringen, oder haben sie vielleicht auch negative Folgen, wie z.B. eine Abschottung?

Hinweis Forumsmitglied:

- *Die Clusterung von Nutzungen ist eine gute Idee. So minimiert man interne Verkehre, und bringt ähnliche Funktionen zusammen, um voneinander zu profitieren. Eine reine Nachverdichtung ohne Neuordnung der Funktionen ist nicht zielführend.*

Frage Forumsmitglied: In der Aufgabenstellung wurde auch die Prüfung einer Verlagerung von im Neuenheimer Feld entbehrlichen Nutzungen angeregt. Was ist aus diesem Auftrag geworden?

Frau Kerstin Höger (Höger):

- Wir haben uns damit beschäftigt. Da wir aber genug Flächen innerhalb des Neuenheimer Feldes schaffen können ohne Institutionen auslagern zu müssen, ist dies nicht erforderlich. Bezüglich der Cluster halten wir es für notwendig, eine Bündelung von Funktionen vorzunehmen, um Synergien z.B. in der Forschung zu erzeugen. Gleichzeitig ist aber auch eine Diversifizierung sinnvoll, um Monotonie zu vermeiden.
- Einkaufsmöglichkeiten oder Gastronomie sind für Abwechslung und Aufenthaltsqualität sehr wichtig.

Herr Julian Weyer (Møller):

- Die Orte zwischen den Clustern und Quartieren sind ausschlaggebend für die Verbindungen. Eine Abschottung wird durch Treffpunkte wie z.B. kleine Parks vermieden, und an diesen Treffpunkten kann es dann zum wissenschaftlichen Austausch und gegenseitiger Befruchtung durch neue Ideen, Perspektiven usw. kommen.

Herr Ferdinand Heide (Heide):

- Wir haben geprüft, ob z.B. das MPI für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht verlegt werden könnte. Aber die Flächen, die dadurch zu gewinnen wären, sind mit ca. 40.000 qm so marginal, dass sich der Aufwand kaum lohnt.
- Eine Verlagerung des Zoos wurde ja von einigen Büros durchgespielt sowie die Verlagerung anderer, nicht-zentraler Nutzungen. Bei Team Heide hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass diese nicht-wissenschaftlichen Nutzungen einen wesentlichen Beitrag zum besonderen Charakter des INF leisten oder leisten können, und für die Belebung des Areals neben der reinen Arbeitsnutzung elementar sind.

Frage Forumsmitglied: In der Aufgabenstellung war vom GR die Aufgabe gestellt worden, 800.000 qm Brutto-Grundfläche[1] (BGF) nachzuweisen. Nun ist aber in einem Poster von 800.000 qm Geschossfläche (GF) die Rede. Vermögen und Bau BW möchte nun scheinbar die Geschossfläche nachgewiesen haben, in der beispielsweise Kellergeschosse nicht mitgezählt werden. Viele Nutzungen im INF haben aber mehrere Kellergeschosse, die auch

[1] Die Summe aller Grundflächen aller Grundrissebenen eines Gebäudes. Sie ist geschossweise zu ermitteln, und umfasst im Gegensatz zur Geschossfläche (GF) gemäß BauNVO sämtliche Geschosse eines Gebäudes einschließlich nicht als Vollgeschosse geltender Dachgeschosse und der unterirdischen Flächen (Kellerräume, Tiefgaragen etc.). Ausgenommen sind jedoch die Grundflächen von nicht nutzbaren Dachflächen und von konstruktiv bedingten Hohlräumen, z. B. in belüfteten Dächern oder über abgehängten Decken (Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Grundfl%C3%A4che_(Architektur)#BGF).

ausgiebig verwendet werden, z.B. für Forschung. Die Frage an die Teams: Wie sehen sie das? Team Höger hätte nach dieser Berechnung nur 712.000 qm Geschossfläche aufzuweisen, als Brutto-Grundfläche jedoch mehr als genug. Mir ist jetzt nicht ganz klar, weshalb Vermögen und Bau BW diese Änderung vorgenommen hat.

Anmerkung der Protokollführung: In der sich anschließenden Debatte wurden die Begriffe Bruttogeschossfläche und Bruttogrundfläche in sehr unterschiedlicher Weise benutzt. Die Frage aus dem Kreis der Forumsmitglieder sowie die Ausführungen von Herrn Ertel beziehen sich auf ein Plakat mit Ergebnissen der „Vorprüfung“, welches auf der Masterplanhomepage unter folgenden Link abrufbar ist: https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/2019_12_11_plakate_vorpruefung_forum.pdf

Herr Bernd Müller (Vermögen und Bau BW, Amt Mannheim und Heidelberg):

- Es wurde von Anfang an die Brutto-Geschossfläche angelegt und nachgefragt.

Herr Damien Ertel (Vermögen und Bau BW, Amt Mannheim und Heidelberg):

- Gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt haben wir die Vorprüfung der Entwürfe vorgenommen. Das heißt, wir haben uns unter anderem alle Flächenberechnungen angeschaut, bei Unklarheiten Rücksprache mit den jeweiligen Entwurfsteams gehalten und somit sukzessive alle Entwürfe vergleichbar gemacht, indem wir dieselben Prämissen angewendet haben. Es ist normal, dass unterschiedliche Teams unterschiedlich rechnen, aber für die dritte Stufe des Planungsateliers wurden die Berechnungen jetzt auf dieselbe einheitliche Grundlage gestellt. Damit sind die Flächenangaben nun vergleichbar.

Herr Ferdinand Heide (Heide):

- Für ein städtebauliches Verfahren ist es wichtig, dass Vergleichbarkeit gegeben ist. Drei Büros haben Untergeschosse nicht intensiv in die Planungen einbezogen, da sie das so aus der Aufgabenbeschreibung verstanden haben, und eines hat dies gemacht. Dies wäre für die drei Büros also noch einmal ein Potential für weniger oberirdische Fläche. Unterirdische Flächen sind sehr teuer im Bau und ihre Nutzung nur für bestimmte Funktionen sinnvoll – andererseits gewinnt man dadurch oberirdisch mehr Platz. Eine effiziente Ausnutzung des Baufeldes liegt im Interesse von allen.

Frau Kerstin Höger (Höger):

- Wir haben dazu eine Anleitung bekommen und haben dementsprechend gerechnet.
- Zu beachten ist, wie Innenhöfe usw. berechnet werden.
- Wir werden nachprüfen, wie die Abweichung zu unserer Berechnung zustande gekommen ist. Technologiepark, Zoo und Parkhäuser könnten beispielsweise einbezogen sein oder nicht.

Hinweis Forumsmitglied:

- *Untergeschosse sind dunkel. Für bestimmte Nutzungen sind sie natürlich geeignet, aber für die meisten Nutzungen und Tätigkeiten braucht es Tageslicht. Niemand möchte acht Stunden lang fern von Sonnenlicht arbeiten, wenn es nicht unbedingt notwendig ist. Deshalb die Bitte: Überschätzen sie die Möglichkeit unterirdischen Arbeitens nicht.*

Moderation: Wie würden denn die drei Büros planen, wenn eine intensivere Nutzung von UG-Flächen möglich wäre?

Herr Sebastian Hermann (Astoc):

- Ich möchte erst noch einmal in Erinnerung rufen, an welchem Punkt wir geradestehen. Wir haben in der Aufgabenstellung ein Flächenprofil von 800.000 qm bekommen, das wir erfüllen sollten. Aber 800.000 qm Geschossfläche sind ein vager Wert. Es ist ein imaginäres Konstrukt, eine Fläche, die mit einem Faktor multipliziert wird, der je nach Nutzungstyp zwischen 1,5 und 2,2 angesetzt werden kann. Aber 800.000 qm sind schon ein großer Wert. Wir haben gelernt, dass wir alle nicht auf den Hühnerstein wollen, wenn wir es nicht müssen. UG-Nutzungen sind gut und hilfreich zur Einsparung oberirdischer Flächen, aber wie eben schon angemerkt nicht immer gangbar, sondern nutzungsabhängig.

Herr Julian Weyer (Møller):

- Wir sehen das ähnlich. Wir sollten jetzt aber nicht festlegen, für welche Quartiere und Gebäude und Nutzungen Untergeschosse vorgeschrieben werden, denn das ist auf der aktuellen Planungstiefe einfach noch nicht absehbar und auch nicht vorhersagbar.

Frau Kerstin Höger (Höger):

- Wir wurden aufgefordert Stellung zu nehmen, wo wir Erweiterungsflächen für die Uni, die Kliniken usw. vorsehen würden, auch wo wir Tiefgaragen oder Fahrradstellplätze verorten würden. Da muss man auch berücksichtigen, dass z.B. wegen der Bodenbeschaffenheit nicht überall jede Bebauung möglich ist.

Herr Ferdinand Heide (Heide):

- Dass alles suggeriert jetzt eine Unschärfe bzgl. der Zahlen, aber eigentlich ist es ganz einfach. Es wird von Seiten der Auftraggeber definiert, wie viel oberirdische Fläche zu schaffen ist. Das Regelwerk gibt eindeutig vor, wie diese oberirdische Fläche berechnet wird. Die Berechnungsformel ist auch eindeutig: Nutzfläche x Faktor 1,7-1,9, und dann hat man eine Fläche wie aus der Tabelle ersichtlich. Und diese Fläche muss in das INF hineinpassen, das war der Auftrag. Drei Büros sind der Meinung, dass es hierfür des Hühnersteins bedarf, und ein Büro ist der Meinung, dass man ihn nicht braucht.

2.4 Technische Infrastruktur

Moderation: Zum gegenwärtigen Zeitpunkt des Verfahrens scheint es noch schwerzufallen, das Themenfeld Technische Infrastruktur zu diskutieren. Gibt es Fragen oder Anmerkungen dazu?

Frage Forumsmitglied: Es gibt ja das Ziel der CO_2-Neutralität bis 2050. Gleichzeitig gibt es aber hohe Energieverbraucher auf dem INF, z.B. die Forschung oder die Klinik. Von den Büros gibt es verschiedene Ansätze, dennoch CO_2-Neutralität zu erreichen. Wie realistisch sind diese Ansätze?

Herr Julian Weyer (Møller):

- Wir haben uns stark mit diesem Thema beschäftigt. Wir planen eine 25%-Reduktion über bauliche Maßnahmen sowie eine 25%-Reduktion über andere Maßnahmen wie den Einsatz von Wasserstoff-Technologie. Die andere Hälfte jedoch muss anders CO_2-neutral gemacht werden, das haben wir deutlich dargestellt.

Frau Kerstin Höger (Höger):

- Wir sind das Team mit dem Anergie-Netz. Was genau das ist, wurde schon einige Male dargestellt. Es gibt hierfür bereits viele Anwendungen in der Praxis, und insgesamt auch viele Förderprogramme.

3. Bewertung der Entwicklungsperspektiven, Betrachtung der Ergebnisse, Austausch

Im Anschluss an die Plenumsdiskussion erhalten die Forumsmitglieder die Möglichkeit, die vier verschiedenen Entwicklungsperspektiven individuell zu bewerten. Die Methodik folgt hierbei dem Prinzip der Widerstandsmessung. Auf einer Skala von 0 bis 10 können die Forumsmitglieder bewerten, in welchem der vier Themenbereiche Mobilität, Freiraum, Städtebau und Technische Infrastruktur der jeweilige Entwurf besonders hohen Widerstand bei ihnen erzeugt, sie also maximalen Einwand haben (10), oder aber keinerlei Widerstand erzeugt (0), da sie ihn für besonders zielführend erachten. Eine 5 ist nach diesem System der genaue Mittelwert. Die Bewertung erfolgt namentlich anonym, allerdings wird die Zuordnung zu einer der sechs Hauptgruppen in der Zusammensetzung der Forumsmitglieder auf dem jeweiligen Bogen vermerkt, sodass später eine Auswertung nach Hauptgruppen möglich ist.

Die Eingaben der Forumsmitglieder werden direkt vor Ort in Excel-Listen überführt und ausgewertet. Die Eingabe der Daten wird von Mitgliedern der Vorbereitungsgruppe Forum begleitet. Die Auswertung wird gemeinsam betrachtet und interpretiert. Im Folgenden werden diejenigen Erkenntnisse der Auswertung widergegeben, die gemeinsam im Plenum besprochen worden sind.

Durchschnittlicher Gesamtwiderstand (themenfeldübergreifend)

Wie in Abbildung 2 dargestellt, liegen die Bewertungen des durchschnittlichen Widerstands zu den Inhalten der vier Entwicklungsperspektiven themenfeldübergreifend relativ nahe beieinander um den Mittelwert. Das bedeutet auch, dass der überwiegende Anteil der Beiträge in der Gesamtbetrachtung mit einem Widerstandswert unter dem Mittelwert auf Akzeptanz schließen lässt. Den geringsten durchschnittlichen Widerstand erzeugen Inhalte der Entwicklungsperspektive von Höger, gefolgt von den Inhalten der Entwicklungsperspektive von Heide und Astoc. Den höchsten durchschnittlichen Widerstand erzeugen Inhalte der Entwicklungsperspektive von Møller.

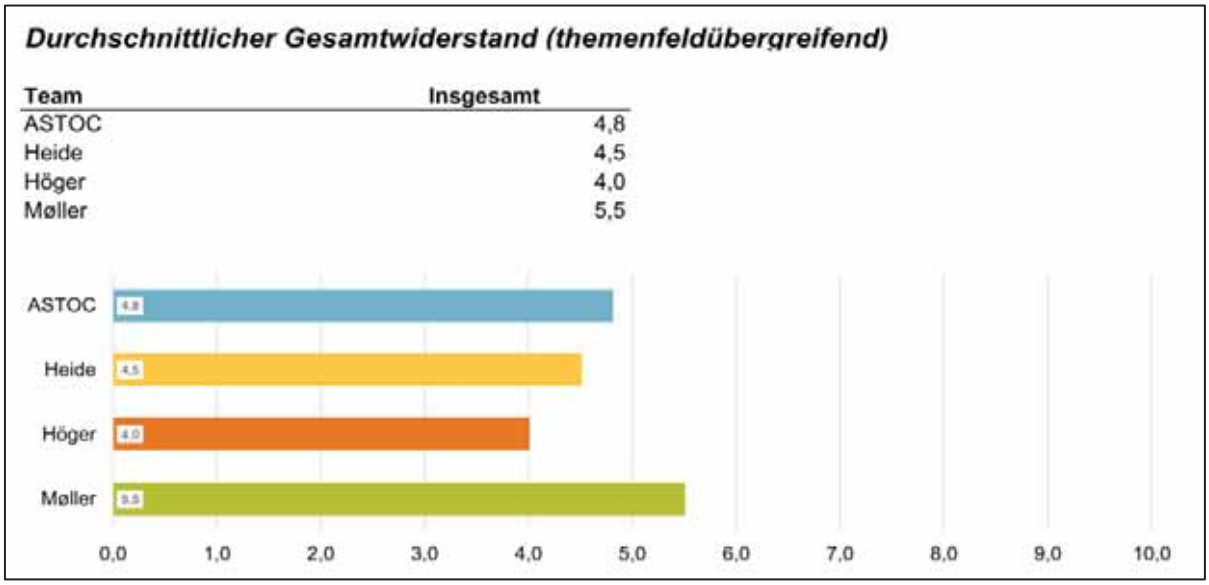


Abbildung 2: Durchschnittlicher Gesamtwiderstand (themenfeldübergreifend)

Durchschnittlicher Widerstand nach Themenfeldern

In den einzelnen Themenfeldern variieren die Widerstandsverteilungen unterschiedlich stark (vgl. Abb. 3).

- Im Themenfeld Städtebau erzeugen Inhalte der Entwicklungsperspektive Höger den geringsten durchschnittlichen Widerstand, gefolgt von Astoc. Der höchste durchschnittliche Widerstand im Themenfeld Städtebau ist bei Inhalten der Entwicklungsperspektive Møller zu verzeichnen.

- Im Themenfeld Freiraum erzeugen Inhalte der Entwicklungsperspektive Höger den geringsten durchschnittlichen Widerstandswert, gefolgt von Astoc. Der durchschnittliche Widerstand ist gegenüber Inhalten der Entwicklungsperspektive Møller am höchsten.

- Im Themenfeld Mobilität ist der Widerstand gegenüber Inhalten der Entwicklungsperspektive Heide am geringsten, gefolgt von Höger. Der höchste durchschnittliche Widerstand ist gegenüber Inhalten der Entwicklungsperspektive Møller zu verzeichnen.

- Im Themenfeld Technische Infrastruktur erzeugen die Inhalte der Entwicklungsperspektive Astoc den geringsten durchschnittlichen Widerstand, gefolgt von Møller. Der durchschnittliche Widerstand ist bei Heide am höchsten. Insgesamt ist im Themenfeld Technische Infrastruktur die Spreizung der Widerstandsbewertung am geringsten. Dies lässt vermuten, dass sich die Forumsmitglieder zu diesem Thema am wenigsten fundierte Aussagen zugetraut und deshalb nahe am Mittelwert von 5 bewertet haben.

Durchschnittlicher Widerstand nach Themenfeldern

Team	Städtebau	Freiraum	Mobilität	Technische Infrastruktur
ASTOC	4,9	4,6	5,7	4,0
Heide	5,1	5,1	3,3	4,6
Höger	3,7	3,9	4,1	4,3
Møller	6,0	5,4	6,5	4,1

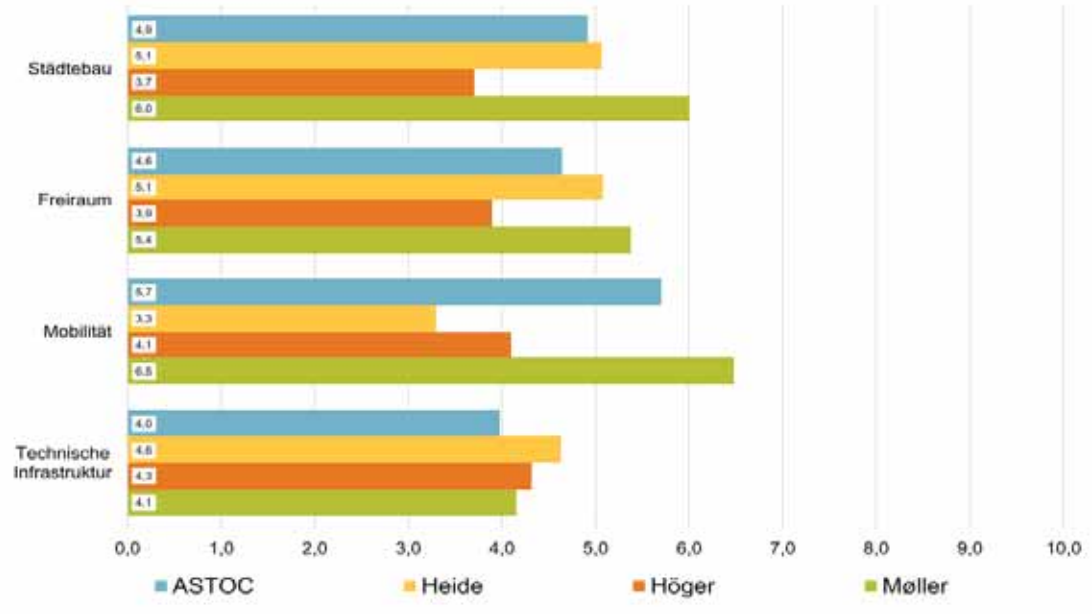


Abbildung 3: Durchschnittlicher Widerstand nach Themenfeldern

Das Abstimmungsverhalten nach Hauptgruppen des Forums (siehe Tabelle 1) wird im Kontext der Forumssitzung nicht ausgewertet. Diese wird Bestandteil der Gemeinderatsvorlage sein.

Vertreter/In aus…	Anzahl Mitglieder	Abgegebene Bewertungen
Bürgerschaft (nicht organisiert)	9	3
Gruppen, Vereine, Verbände	21	15
Nutzer Handschuhsheimer Feld	9	5
Nutzer INF (Campus)	23	11
Politik und Behörden	18	9
Projektträger	5	5

Tabelle 1: Zahl abgegebener Widerstandsbewertungen nach Hauptgruppen des Forums.

Das Moderationsteam verweist darauf, dass es hier nicht um ein repräsentatives Meinungsbild geht, sondern die Widerstandsbewertung als Hinweis auf Verbesserungsbedarf oder -potential verstanden werden sollte. Insgesamt kann festgehalten werden, dass alle Entwürfe auf einen durchschnittlichen Widerstand stoßen, also keiner rundheraus abgelehnt wird.

Frau Friedrich weist außerdem darauf hin, dass durch eine Kombination der qualitativen Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Forum A2 bereits jetzt ein tieferes Verständnis der Schwächen und Stärken der einzelnen Entwurfselemente erzeugt werden kann. Mit diesen Erkenntnissen wird dann in die Konsolidierungsphase gegangen und gezielt auf einen konsensfähigen Gesamtentwurf hingearbeitet werden.

Frage: Wird es auch eine statistische Auswertung hinsichtlich der Signifikanz der Ergebnisse der Widerstandsbewertung geben? Schließlich sind die Zahlen jetzt in der Welt, und könnten zu Missverständnissen führen.

Herr Frank Zimmermann (Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung HD):

- Es geht hier eher um eine zahlenmäßige Unterfütterung der qualitativen, inhaltlichen Bewertungen des Forums, deshalb ist dies nicht geplant.

Hinweis Forumsmitglied:

- Bei dem Ansatz und der Zahlenbasis wäre eine statistische Auswertung auch unsinnig.

4. Ausblick, Dank, Ende

Das Moderationsteam stellt die weiteren Schritte vor: Im neuen Jahr wird die Dokumentation des Forums A2 und B veröffentlicht werden. Aufbauend auf den vorliegenden Entwicklungsperspektiven der Teams, der Öffentlichkeitsbeteiligung (öffentliche Veranstaltung, Online-Beteiligung, Forum), den Stellungnahmen der Experten und den Arbeitsergebnissen der Projektträger wird Anfang 2020 eine Gemeinderats-Vorlage mit einem Vorschlag zum weiteren Vorgehen erarbeitet werden, worüber dann die politischen Gremien ab März beraten werden. Der Beschluss des Gemeinderats ist für Mai 2020 vorgesehen.

Abschließend bedanken sich Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald für die gute Zusammenarbeit im Jahr 2019 und wünschen frohe Weihnachten.

3 Kommentierung Experten und lokale Fachvertreter

Wesentliche Inhalte sind bereits in Anlage 1 eingeflossen.

Masterplan Im Neuenheimer Feld /NB

Planungsatelier Stufe 3

Stellungnahmen der Externen Experten und Lokalen Fachvertretern

Prof. Rudolf Scheuvens | Technische Universität Wien

Vorbemerkungen

Zunächst einmal möchte ich vorausstellen, dass alle Entwürfe deutlich weiterentwickelt wurden. Dies betrifft sowohl den Detaillierungsgrad der Ausarbeitungen, wie auch die Auseinandersetzung bezogen auf die Anlage einer strategischen Konzeption in der Gestaltung eines langfristig angelegten und damit nur bedingt vorhersehbaren Entwicklungsprozesses. Verweisen möchte ich in diesem Zusammenhang auf jene Punkte und Fragen, die ich bereits meiner letzten Beurteilung vorangestellt habe:

> „Die der Masterplanung zugrundeliegenden Entwicklungsprozesse werden sich über einen langen Zeitraum erstrecken. Es versteht sich von selbst, dass die konkreten Bedarfsanforderungen und Bauprogramme in einem solchen Zeitraum kaum vorhersehbar sind. Ein längerfristiger Realisierungszeitraum erfordert ein modulares Ausbaukonzept und ein Maximum an Flexibilität und Variabilität. Auch in allen Etappen des zwangsläufig zeitlich und inhaltlich nur sicher vorhersehbaren Entwicklungsprozesses muss das Zusammenspiel von Identität und Flexibilität konzeptionell verbürgt sein. Der Masterplan definiert eine städtische Gestaltvision und wird zum strategischen Rahmen, innerhalb dessen sich eine qualitätsvolle Entwicklung entfalten kann. Hierbei geht es sowohl um die Sicherung einer Vielfalt an Nutzungen, Bebauungstypologien wie auch an Lagen und räumlichen Atmosphären. Die Entwicklung und Profilierung des Netzwerkes an öffentlichen Räumen erhält in diesem Zusammenhang eine besondere Relevanz.
>
> Damit einher sind einige Fragen an die städtebauliche Konzeption zur Entwicklung des Campusareals zu richten:
>
> - Wie schafft man ein städtebauliches Layout, das Raum für eine Vielfalt an Nutzungsprogrammen und Raumanforderungen, an Stadt- und Freiräumen, an Lagen und räumlichen Atmosphären bietet und dass gleichzeitig die notwendige Orientierbarkeit unterstützt?
> - Welches sind die Schlüssel- und Impulsprojekte, um notwendige Prozesse in der qualitativen Weiterentwicklung des Campusareals in Gang setzen zu können?
> - In welchem Verhältnis steht die Erschließung neuer Campusflächen zur Nachverdichtung und Entwicklung des bestehenden Areals? Wie können die unterschiedlichen Teilareale oder Quartiere miteinander in Beziehung gesetzt werden?"

Zusammengefasst besteht die Aufgabe in der Ausarbeitung eines **übergeordneten räumlichen Leitbildes** in der Entwicklung des Campus-Areals, welches zur Basis eines tiefgreifenden Chance-Managements werden muss - und weniger darum, Detaillösungen für unterschiedliche Vorhaben auszuarbeiten. Das, was es braucht, ist eine klare Haltung zur räumlichen Entwicklung des Campus, eine belastbare städtebauliche Konzeption, die den Korridor definiert, innerhalb dessen sich die Entwicklung über einen langen Zeitraum verlässlich abspielen kann. Ein solcher Korridor braucht Bewegungsräume. Er benötigt die Flexibilität, um auf unvorhersehbares angemessen reagieren zu können. Er braucht aber auch klare räumliche Setzungen und ‚Spielregeln', muss Orientierung geben und muss vor allem jene Orte und Räume identifizieren, deren Entwicklung für das gesamte Campus-Areal von entscheidender, identitätsstiftender Bedeutung ist. Diese Herausforderungen und die damit einhergehenden Kriterien sind dann auch Gegenstand meiner ergänzenden Kommentierung und letztendlich der Reihung der Entwurfsbeiträge.

ASTOC - RMPSL.LA - PTV - SSV - TEAMPLAN

In einer überzeugenden Weiterentwicklung und Ausarbeitung, stellt der Entwurf des Teams ASTOC et al. einen wirklich herausragenden Beitrag im Masterplanverfahren dar. Die klare räumlich wirksame Strukturierung in einzelne Quartiere geht einher mit einer größtmöglichen Offenheit und Flexibilität für konkrete Vorhaben. Prägend werden die öffentlichen Räume, die in ihrer Systematik, ihrer Hierarchisierung und ihrer grundlegenden gestalterischen Ausprägung das konstituierende Grundgerüst der Campus-Entwicklung darstellen. Die Bebauung orientiert sich zu den öffentlichen Räumen, was dem Ganzen einen durchaus städtischen Anspruch vermittelt, ohne allerdings über die Offenheit für unterschiedliche Höhen und Typologien dogmatisch zu wirken.

Herauszuheben ist, dass die Struktur stark aus dem vorhandenen Raumgefüge heraus entwickelt wird. Die heute „nur schwer lesbaren Freiräume" werden zu einem schlüssigen System weiterentwickelt. Entlang der Hauptachsen („Passagen") sind die zentralen campusbezogenen Einrichtungen und Nutzungen platziert. Orientiert zur Berliner Straße werden drei klar ausformulierte Entrees entwickelt. Punktuelle Interventionen im Neckarbogen verknüpfen die freiräumlichen und ökologischen Funktionen mit jenen an die Entwicklung einer repräsentativen Uferpromenade. Auch die Ränder zu den nördlichen Freiräumen sind klar ausformuliert und städtebaulich akzentuiert. Im Zentrum befindet sich das „Forum", welches zum zentralen Gelenk in der Verknüpfung der öffentlichen Räume und zum repräsentativen Ort des Campus-Lebens werden kann.

Diese grundlegende Struktur vermittelt sich in einer klaren städtebaulichen/freiraumplanerischen Konzeption. Herauszuheben ist zudem die Konzeption zu einer phasenweisen Entwicklung, über die der Anspruch formuliert wird, dass der gemeldete Erweiterungsbedarf bis zum Jahr 2035 auf dem vorhandenen Campusareal mittels einer baulichen Nachverdichtung gedeckt werden kann.

Heide - Die Landschaftsarchitekten - VKT Köhler & Taubmann

Entsprechend den Erläuterungen des Entwurfsteams, soll der Campus zur „Wissenschaftsstadt am Neckar" weiterentwickelt werden. Damit einher gehen hohe Anforderungen an die Gestaltung urbaner Stadträume, an die städtebauliche Akzentuierung signifikanter Einzelobjekte, an die Nutzungsdurchmischung und an den Dialog mit dem Neckar und der angrenzenden Landschaft - so die Entwurfsverfasser in ihren Erläuterungen. Dieser städtische Anspruch zieht sich wie ein roter Faden durch die gesamte Konzeption. Prägend ist das System der öffentlichen Räume, die abgeleitet aus der Bestandsstruktur, dem Ganzen eine klare Orientierung geben und die folgerichtig auch die Standorte der zentralen Nutzungen und Einrichtungen definieren. In der Mitte des erweiterten Areals befindet sich der zentrale Campusplatz, der (anders als im Entwurf ASTOC et al.) als offene und freie Mitte definiert wird und darüber Raum für vielfältige Aktivitäten gibt. Fraglich ist allerdings, ob die dargestellte Dimensionierung und Gestaltung die richtige Antwort darauf gibt.

Herausgehobenes Merkmal dieses Entwurfes ist die Konzeption der Seilbahn, deren Logik maßgeblichen Einfluss auf die städtebauliche Struktur nimmt bzw. die in die städtebauliche Grundstruktur integriert wird. So definiert die Trasse des Seils den zentralen öffentlichen Raum. Die Stationen werden zu Landmarks innerhalb des Campus-Areals.

Auch diese Konzeption erscheint robust und flexibel genug, um über einen langen Entwicklungszeitraum auf unterschiedliche Bedarfsanforderungen und Nutzungsansprüche eingehen zu können, ohne dabei Gefahr zu laufen, an struktureller Prägnanz zu verlieren.

KHA - Amstein + Walthert - IBA Hüsler

Prägend für den konsequent verfolgten Entwurfsansatz, ist die bauliche Nachverdichtung bei gleichzeitigem Verzicht auf eine Erweiterung des Campusareals in die nördlichen Freiräume hinein. Im Ergebnis steht ein kompakter Campus, der sich, gegliedert von einem System an öffentlichen Räumen, in unterschiedliche räumliche Cluster unterteilt („Campus im Campus"). Im direkten Vergleich zum vorangehenden Entwurfsstand, hat die Weiterentwicklung zu einer deutlichen Verbesserung der stadträumlichen Qualitäten und der Orientierbarkeit beigetragen. Der Entwurf zeugt zudem von einer detaillierten Auseinandersetzung im Umgang mit den vorhandenen Entwicklungspotenzialen im Bestandsareal. Die Stärke dieser Arbeit liegt in der Zuwendung zu Nachverdichtungsmöglichkeiten, offenbart jedoch auch eine zentrale Schwäche. Es ist der Anspruch an die Entwicklung einer robusten Grundstruktur der öffentlichen Räume, der Anspruch an „das große Ganze", die auch weiterhin sehr unscharf beantwortet werden. Allein der Hinweis auf eine „leserliche Darstellung" der öffentlichen Räume erscheint unzureichend.

Møller - ARUP - HENN

Die Verfasser_innen dieses Beitrages bewegen sich im ständigen Spannungsfeld zwischen den Anforderungen an die Entwicklung eines belebten, adaptiven und nachhaltigen Campusareals, zu jenen, in der Ausbildung eines klaren Raumgefüges über die öffentlichen Räume. Hier ist festzuhalten, dass der Entwurf gegenüber dem vorangegangenen Entwurfsstand und bezogen auf die eingebrachte Kritik, deutlich weiterentwickelt wurde und an Qualität gewonnen hat. Ein Netz an funktional und räumlich differenzierten sowie strukturbildenden öffentlichen Räumen schafft eine plausible Grundstruktur, in die die notwendigen Erschließungs- und ökologischen Funktionen integriert wurden. Eingebunden in dieses System sind raumwirksame Parks und Plätze, die das Potenzial besitzen, zu wirklichen Begegnungsorten in dem weitläufigen Campusareal werden zu können. Konsequent werden auch notwendige Sonderfunktionen und zentrale Nutzungsbausteine in das System der öffentlichen Räume eingebunden. Auch dieser Entwurf erscheint robust genug, um flexibel auf spezifische Anforderungen reagieren zu können, ohne dabei aber an Prägnanz und Ablesbarkeit zu verlieren.

Empfehlung zur Reihung

Die nachfolgende Empfehlung zur Reihung der Entwurfsbeiträge erfolgt mit höchstem Respekt den einzelnen Beiträgen gegenüber. Zudem ist festzuhalten, dass sich die Beiträge in diesem intensiv geführten Prozess einander angenähert haben. Insofern fällt die Entscheidung zur Reihung alles andere als leicht. Entscheidendes Kriterium ist die Klarheit und Vermittelbarkeit der zugrundeliegenden Konzeption im Sinne eines tragfähigen räumlichen Leitbildes zur Campusentwicklung.

Ich komme dabei zu der Empfehlung, die Arbeit des Teams ASTOC et al. an den ersten Platz zu setzen und deren Konzeption der weiteren Campusentwicklung zugrunde zu legen. Dies begründet sich in der klar strukturierten städtebaulichen Konzeption und der Konzentration auf die wesentlichen strukturbildenden Festlegungen der Campusentwicklung. Die Konzeption vermittelt einen klaren Anspruch und ein nachvollziehbares Raumbild, definiert klare Qualitätsanforderungen und eröffnet einen breiten und robusten Raum, um auf künftige Anforderungen flexibel reagieren zu können. Die Arbeit zeugt damit insgesamt von einer hohen Kompetenz im Umgang mit komplexen städtebaulichen Aufgaben wie jener der Campusentwicklung. Ich bin daher überzeugt davon, dass diese Konzeption zu einer wirklich tragfähigen Grundlage eines offenen und innovativen Entwicklungsprozesses werden kann. Der Campus als Laborraum benötigt einen klaren städtebaulichen Masterplan: Robust in der Anlage, flexibel in der Ausprägung, animierend in der Wirkung. Dies erscheint mir bei diesem Ansatz gegeben zu sein.

Die Reihung der weiteren Beiträge fällt schwer. **An zweiter Stelle würde ich dennoch die Arbeit des Teams C.F.Moeller setzen.** Auch dieser Beitrag überzeugt aufgrund des zugrundeliegenden stark konzeptionell geprägten städtebaulichen/freiräumlichen Ansatzes. Herauszuheben ist das enge Verweben räumlicher und funktionaler Ansprüche, beispielsweise bezogen auf die Integration notwendiger ökologischer (Ausgleichs)Funktionen. Im direkten Vergleich zum Entwurf des Teams ASTOC et al. werte ich diesen Entwurf allerdings als ein wenig unpräziser bzw. unspezifischer in städtebaulichen Belangen. **An dieser Arbeit herauszuheben erscheint die wirklich tiefgreifende und perspektivisch angelegte Auseinandersetzung mit den funktionalen Anforderungen, beispielsweise in Bereichen Energie und Ökologie, die stark mit der städtebaulichen Konzeption verzahnt ist.**

Auf eine weitere Reihung möchte ich nun zugunsten der Hinweise auf besondere Merkmale der beiden anderen Entwürfe verzichten. **Unbedingt in der weiteren Ausarbeitung zu berücksichtigen erscheint mir die Idee der Seilbahn, so wie dies im Entwurf des Teams Heide et al. überzeugend herausgearbeitet wurde.** Eine Verbindung dieses Gedanken mit dem Entwurfsansatz des Teams ASTOC ist nicht nur machbar, sondern erscheint im Sinne eines tragfähigen und perspektivisch angelegten Verkehrs- und Mobilitätssystems auch sinnvoll und notwendig.

Die Arbeit des Teams Höger et al. hat innerhalb des gesamten Verfahrens einen enorm wichtigen Beitrag in der Fokussierung auf die Bestandsentwicklung gelegt. **Die detaillierte Auseinandersetzung mit der Entwicklung derzeit untergenutzter Flächen kann sehr hilfreich sein, wenn es darum geht, Entwicklungsmöglichkeiten bezogen auf differenzierte Bedarfsanforderungen auszuloten.**

Wie könnte es weitergehen?

Ich würde empfehlen, das Team ASTOC et al. mit der weiteren Ausarbeitung des Masterplanes zu beauftragen. Der vorgelegte Entwurf bildet dazu eine verlässliche, qualitätsvolle und gleichermaßen zukunftsoffene Basis. Dies betrifft auch die Weiterentwicklung des Energie- und des Mobilitätskonzeptes. Ich denke, dass darauf die Kollegen aus den entsprechenden Fachgebieten eingehen werden.

Im Rahmen der anstehenden Konsolidierungsphase sollten die übrigen Teams mit spezifischen Teilaspekten einbezogen werden:

- das Team Møller et al. bezogen auf die Beratung in der Verknüpfung städtebaulicher mit funktionalen Agenden (Energiekonzept, Ökologiekonzept)
- das Team Heide et al. mit der Aufgabe der Konkretisierung der Seilbahn.
- das Team Höger et al. mit der Aufgabe konkreter Testentwürfe zum Ausloten von Nachverdichtungspotenzialen auf derzeit untergenutzten Flächen.

Rudolf Scheuvens

Wien, den 20. Juli 2019

Masterplan Im Neuenheimer Feld /NB

Planungsatelier Stufe 3

Stellungnahmen der Externen Experten und Lokalen Fachvertretern

Till Rehwaldt | Rehwaldt Landschaftsarchitekten

Masterplan Neuenheimer Feld
Entwurfsrunde 3, 10.07.2019
Stellungnahme Rehwaldt / Freiraumplanung

Mit der Weiterentwicklung des Neuenheimer Feldes wird es notwendig, das Freiraumsystem völlig neu zu definieren. Sowohl die bauliche Verdichtung des Bestandsgeländes als auch die perspektivisch erörterte Inanspruchnahme des Hühnersteiges schaffen grundsätzlich veränderte Rahmenbedingungen. Davon unabhängig sind im Kontext des Klimawandels Anpassungsstrategien erforderlich, die letztlich zu einer zunehmenden funktionellen Dichte der Grünsysteme sowie der Veränderung einzelner Elemente führen werden. So sind die Entwicklung der Biodiversität, das Regenwassermanagement und neue Formen der Mobilität aktuelle Herausforderungen, die in den Konzepten eine inhaltliche und räumliche Entsprechung finden müssen. Insofern ist es hilfreich, die Freiräume des Neuenheimer Feldes als ein System „Grüner Infrastruktur" mit verschiedenen funktionellen Komponenten und räumlichen Typologien zu betrachten, welches es langfristig zu entwickeln gilt.

Team Astoc

Wie auch für andere funktionelle Aspekte wird für die Freiraumentwicklung ein systemischer, umfassender Ansatz vorgestellt. Ausgehend von einer clusterbildenden Grundstruktur entstehen gliedernde Freiräume, die sich im Westen von der Berliner Straße aus entwickeln und die Nord-Süd-Verbindungen bis zum Neckar führen. Insbesondere durch diese Verknüpfung öffnet sich der Campus viel stärker zum Fluß und partizipiert von den landschaftlichen Potentialen, was bei einer zunehmenden Verdichtung im Inneren die richtige Strategie ist.
Positiv ist auch der Gedanke zu bewerten, das Neuenheimer Feld als einen weiterhin offenen Campus zu entwickeln und ihn nicht zu „verstädtern", was der Qualität der existierenden Freiräume zugutekommt. Das Handschuhsheimer Feld wird relativ zurückhaltend in Anspruch genommen. Die hier dargestellte Körnung setzt jedoch auch entsprechende zugeschnittene Nutzungsbausteine voraus.
Mit dem Konzept des Forums erhält das Gebiet ein räumliches Zentrum und Identifikationsort. Es stellt sich jedoch die Frage, ob dieser Gedanke nur durch ein großvolumiges Gebäude zu transportieren ist oder vielmehr auch ein offenes „Campus Green" einen solchen Ort definieren kann. Grundsätzlich wäre auch zu prüfen, ob ein derart hierarchischer Ansatz nicht die bisherigen heterogenen, aus der Vielfalt entstandenen Strukturen durch eine zu starke Zentralität konterkariert. Die weiten Wege zu einer gemeinsamen Mitte und unterschiedlichen Schwerpunkte in den einzelnen Teilgebieten erfordern zumindest eine Ergänzung durch weitere, „regional" gelegene Kristallisationspunkte. An dieser Stelle wird auch deutlich, daß das Konzept die Frage nach den zukünftigen Freiraumtypologien noch nicht beantwortet. Die im Detail teilweise sehr qualitätvollen dargestellten Teilkonzepte bleiben somit zunächst Einzellösungen.
Sehr weit entwickelt sind dagegen die Gedanken, mit denen auf dem Neuenheimer Feld eine „Grüne Infrastruktur" initiiert wird. Die Ansätze der Regenwassernutzung sind sowohl funktionell als auch in der räumlichen Verortung gut ausgearbeitet und zeigen die zukünftige Rolle dieses Themas auf dem Campus.
Insgesamt hat das Konzept seine Stärke im konzeptionellen, umfassenden Ansatz, mit dem aus einer ausgewogenen städtebaulichen Struktur heraus auch der Freiraum entwickelt wird. Die Gestalt einzelner öffentlicher Räume sollte jedoch stärker aus einem typologischen Konzept heraus definiert werden.

Team Moeller

Das Konzept entwickelt eine klare räumliche Grundstruktur, die einerseits auf dem Bestand basiert, andererseits jedoch künftige Bausteine gut einbindet. Dies gelingt mit einer Strategie, die Freiräume zunächst typologisch zu definieren und dabei Korrelationen zur Nutzung zu berücksichtigen. In einem heterarchischen Netz positionieren sich mehrere zentrale Bereiche als intensiv gestalteter Freiraum, damit vermindert sich der Nutzungsdruck auf andere Flächen. Das Motiv der „urbanen Boulevards" ist eine richtige Antwort auf die zunehmende Verdichtung im Campus. Ein Grundgerüst „bleibender" Räume schafft damit zunächst eine robuste Struktur übergeordneter Beziehungen und ist in der Lage, Orientierung und Identifikation zu bieten. Im Gegensatz dazu werden die diversen Grün- und Platzflächen innerhalb der Cluster als „flexible" Räume betrachtet, deren Nutzung und bauliche Entwicklung noch nicht im Detail absehbar ist. Diese dual angelegte Strategie bietet damit sowohl Deutlichkeit als auch Variabilität und ist gut geeignet, im weiteren Planungsprozess als eine Leitlinie zu dienen.

Die Notwendigkeit, auf dem Campus ein Freiraumsystem mit den Komponenten einer „Grünen Infrastruktur" zu entwickeln, wird erkannt. So werden ein übergeordnetes Regenwassermanagement und Vegetationskonzept bereits ausgearbeitet. Ob die dargestellten Einzelentwürfe jedoch bereits diesem Ansatz entsprechen, bleibt dahingestellt. Sie wirken teilweise formalistisch und nicht aus dem Kontext begründet.

Zum Neckar werden verschiedene Verbindungen angeboten, das Potential für eine stärkere funktionelle Verknüpfung damit erkannt. Der Uferbogen selbst erscheint jedoch noch nicht umfassend betrachtet.

Mit dem Konzept wird eine eigenständige, räumlich robuste und typologisch logische Strategie vorgestellt, die jedoch das Handschuhsheimer Feld relativ stark in Anspruch nimmt. Während die funktionalen Aspekte bereits angemessen Berücksichtigung finden, läßt die Qualität der räumlichen Bausteine jedoch noch Fragen offen.

Team Höger

Ausgehend von der Idee, das Handschuhsheimer Feld nicht zwingend für eine Bebauung in Anspruch zu nehmen, wird ein Konzept für die Verdichtung des bestehenden Campus entwickelt. Dies schützt einerseits die Kulturlandschaft vor weiterer Versiegelung, wirft andererseits jedoch die Frage auf, inwieweit innerhalb des Bestandes qualitätvolle Freiräume entwickelt werden können.

Der Entwurf zeigt bereits deutlich, dass mit diesem Ansatz weniger Spielraum für die Entwicklung typologisch klar gegliederter Freiräume gegeben ist. So sind notwendige Hierarchien bzw. funktionelle Unterscheidungen kaum ausdifferenziert. Die richtigerweise erkannte Notwendigkeit einer Aufwertung vorhandener Freiräume wird nur in Ansätzen nachgewiesen, die erforderliche Dichte schafft hier Zwangspunkte. So werden z.B. mit der am Neckar vorgeschlagenen Bebauung teilweise die potentiell möglichen Wegeverbindungen zur Flußlandschaft verstellt.

Auch funktionell sind übergreifende, systemische Ansätze wenig ausformuliert. Während sehr stark auf die Erholungsfunktion des Freiraumes gesetzt wird und dabei auch Räume mit hoher Qualität entworfen werden, fehlen übergreifende Ansätze einer „Grünen Infrastruktur". So sind z.B. Konzepte zur gezielten Vegetationsentwicklung oder eines modernen Regenwassermanagements nicht ausformuliert. Insofern werden die Chance und die Notwendigkeit, in verdichteten Räumen multifunktionale Freiraumstrukturen zu entwickeln, nicht konsequent genutzt.

Insofern zeigt die Arbeit zwar den interessanten Grundgedanken einer kompakten Innenentwicklung, weist jedoch in Bezug auf die Qualitäten im Bestand und die notwendigen funktionellen Freiraumelemente noch einige Defizite auf.

Team Heide

Auf Grundlage der Idee einer „Spiegelung“ von Neuenfeld zeigt sich im Konzept eine relativ urban angelegte Struktur einer „Wissenschaftsstadt“. Ob die damit definierten blockähnlichen Strukturen den funktionellen Anforderungen eines variablen Campus entsprechen, bleibt jedoch fraglich. Auch ist zu vermuten, daß bei einer konsequenten Umsetzung dieser Idee ein Teil des Grünbestandes nicht zu erhalten sein wird, während dagegen eine flexible Anordnung von Gebäuden stärker Rücksicht nehmen könnte.

Die Idee der Seilbahnverbindung ist grundsätzlich überlegenswert und wird richtigerweise genutzt, um im unmittelbaren Zusammenhang damit prägende öffentliche Räume zu etablieren. Während das Umsteigen zwischen den Ebenen mit einer interessanten Gebäudeidee gelöst wird, spannen sich an den Stationen großzügige, multifunktional nutzbare Freiräume auf.

Diese besonderen Orte sind sehr überzeugend und prominent dargestellt, die Potentiale einer Verknüpfung von Verkehrs- und „Grüner“ Infrastruktur werden hier synergetisch ausgenutzt. Demgegenüber sind weitere Typologien und exemplarische Entwürfe „normaler“ Freiräume jedoch nicht in dieser Deutlichkeit erkennbar.

Das verbindende Netz der Freiräume spannt sich großzügig in Ost-West und Nord-Süd-Richtung und folgt dabei der städtebaulichen Gliederung. Insbesondere die bis zum Neckar verlaufende Nord-Süd-Achse übernimmt dabei eine zentrale Rolle, schafft Orientierung und verbindet den Flußraum mit dem Campus.

Funktionelle Komponenten wie Regenwassermanagement und Entwicklung einer Biodiversität sind angedeutet, jedoch noch nicht im Sinne eines übergreifenden Systems, einer künftigen Campus-Strategie ausformuliert.

Somit zeigt das Konzept einen klaren räumlichen Ansatz, der eigenständige Situationen definiert. Sowohl die Verknüpfung mit der Seilbahnanbindung wie auch die Fixierung auf feste Baufluchten schränken jedoch die Flexibilität des Konzeptes ein.

Allgemeine Empfehlungen

Insgesamt zeigen die vorgelegten Entwürfe eine Vielzahl von möglichen Lösungen, aber auch Fragestellungen auf. Für die weitere Entwicklung des Masterplanes werden daher zunächst folgende allgemeine Empfehlungen gegeben:

Prioritäten / Umgang mit dem Handschuhsheimer Feld

Alle Konzepte haben große Potentiale im Bestandsgelände aufgezeigt, auch ohne sofort wertvolle Grünflächen zu beeinträchtigen (z.B. Bebauung ebenflächiger Stellplatzanlagen). Deshalb sollten diese Flächen unbedingt prioritär entwickelt werden, um das Handschuhsheimer Feld so lange als möglich von Bebauung freizuhalten. In diesem Zusammenhang erscheint zunächst eine vertiefte Untersuchung sinnvoll, mit welchem „Flächenertrag" eine angemessene Verdichtung des Bestandsgeländes möglich ist.

Nutzung der Untergeschosse

Um die städtebauliche Dichte zu minimieren und damit die Funktionsfähigkeit des Freiraumes zu verbessern, sollte bei jedem Bauvorhaben geprüft werden, auch Untergeschosse soweit als möglich für geeignete Nutzungen zu erschließen. Ggf. sollte dafür ein durchschnittlicher Faktor (als Zielstellung) für die grobe Ermittlung der BGF definiert werden.

PKW-Stellplätze

Die Anzahl der künftig nötigen PKW-Stellplätze ist eine wesentliche Grundlage für den Masterplan. Auch wenn derartige Prognosen erfahrungsgemäß schwierig sind, wären Orientierungswerte (Korridor) sehr hilfreich.
Im Zuge der weiteren Planung wird es sinnvoll sein, für ein flächensparendes Bauen die kompakte Unterbringung der dann noch nötigen Stellplätze in oberirdischen Parkhäusern oder auch Tiefgeschossen zu favorisieren.

Strategie der Optionen

Die Langfristigkeit der Planung kann noch nicht alle Eventualitäten berücksichtigen. Es ist daher sinnvoll, eine „Strategie der Optionen" zu entwickeln. Strukturen sollten nicht unbedingt von einem Baustein (z.B. Etablierung Seilbahn bzw. Straßenbahn) abhängig sein, diesen ggf. jedoch später integrieren können.

Freiraumsystem als Grüne Infrastruktur

In Zukunft sind auf weniger Fläche die vielfältiger werdenden funktionellen Anforderungen zu erfüllen. Diesen Anspruch kann nur ein modernes, multifunktionales Freiraumsystem als eine „Grüne Infrastruktur" erfüllen. Vernetzte Räume schaffen attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen, bieten Flächen für Regenwasserverwertung und die Entwicklung einer biodiversen, klimaresilienten Vegetation.

Typologien von Freiräumen

Um der vorhandenen und weiter zunehmende Diversifizierung des Campus in ordnender Weise zu begegnen, erscheint es sinnvoll, für die unterschiedlichen Freiräume ein System von Typologien zu klassifizieren (z.B. Hauptweg, Nebenweg, zentraler Platz, Eingangsbereich...). Damit kann für unterschiedliche Nutzungen ein Portfolio von Raumqualitäten definiert werden, ohne bereits jeden Einzelraum zu planen. Die Beschreibung der Typologien sollte bereits wesentliche funktionelle und gestalterische Aussagen umfassen.

Konnektivität der Wegenetze

Wegenetze sind auf die Anforderungen des Fussverkehrs auszurichten und entsprechend attraktiv zu gestalten. Wichtig ist dabei die Konnektivität, d.h. gute Orientierung und komfortable Erreichbarkeit aller Gebäude und Freiräume. Neben dem Radverkehr werden sich zunehmend weitere Fortbewegungsarten etablieren (z.B. Elektroscooter). Dafür sind in Kombination bzw. separat entsprechende Routen und Flächen zu entwickeln.

Hierarchie der Wegenetze

Es erscheint sinnvoll, als eine „stabile" Freiraumstruktur ein System von Hauptwegen (z.B. zwischen den Clustern) zu definieren, welche auch bei der Weiterentwicklung des Campus Bestand haben. Im Gegensatz dazu können untergeordnete Wege (z.B. innerhalb von Clustern) eine flexible Trassierung haben und dabei auf verschiedene bauliche Szenarien reagieren.

Neckarbogen

Der Landschaftsraum im Neckarbogen kann teilweise Freiraumfunktionen für benachbarte Areale des Campus übernehmen, wenn sich das dortige Flächenangebot verringert. Voraussetzung sind jedoch eine gute Erreichbarkeit in Nord-Süd-Richtung und eine Aufwertung der Wegebeziehungen entlang des Neckars.

Erdgeschoßzonen

Die Attraktivität eines Freiraumes wird insbesondere entlang der täglich zurückgelegten Fußwege stark von der Etablierung vielfältig genutzter Erdgeschoßzonen definiert. Auch wenn dies nicht mit allen Gebäudetypologien vereinbar ist, sollten vor allem an den ÖPNV-Zuwegungen (Berliner Straße) und den Hauptachsen im Campusgelände die hochbaulichen Planungen darauf ausgerichtet sein.

Regenwassermanagement

Das anfallende Regenwasser sollte komplett zurückgehalten und auf dem Gelände genutzt werden. Dabei sind Dächer, Retentionsflächen, Versickerungsanlagen, Zisternen usw. als ein zusammenhängendes System („Campus als Schwamm") zu betrachten.

Multifunktionale Dachlandschaft

Auch die „Dachlandschaft" sollte im Sinne des nachhaltigen und klimaresilienten Bauens einem multifunktionalen Ansatz folgen. Die Dachflächen sollten daher die Funktionen als
- Regenwasser-Retentionsfläche
- extensive und biodiverse Vegetationsfläche
- Photovoltaik-Fläche

gleichermaßen beinhalten.

Schutz des Gehölzbestandes

Ein entwickelter Gehölzbestand bietet Raum für vielfältige Habitate und verbessert durch seine kühlende Wirkung die lokale klimatische Situation. Vor allem größere Gehölze sollten nur bei äußerster Dringlichkeit beseitigt werden. Um in diesem Fall einen unmittelbaren Ausgleich zu schaffen, sollte sobald als möglich, unabhängig von und zeitlich vor konkreten Bauvorhaben auf geeigneten Standorten mit Baumpflanzungen begonnen werden.

Freiraum als Projekt

Im Gegensatz zu „klassischen" Projekten, die die Außenanlagen ausschließlich im Zusammenhang mit einer hochbaulichen Maßnahme betrachten, sollte im Neuenheimer Feld der Freiraum als ein eigenes System betrachtet werden. Dies betrifft sowohl die konzeptionelle Ebene, als auch die

Umsetzung wesentlicher Komponenten. Hier ist insbesondere die Bauverwaltung des Landes gefragt, für den Campus ein eigenständiges „Freiraumprojekt“ zu entwickeln.

Ranking und weitere Bearbeitung

1. Astoc
Das Konzept des Teams Astoc besitzt starke Qualitäten in der Ausformulierung übergeordneter Strategien, insbesondere auch in der Entwicklung eines zukunftsgerichteten Freiraumsystemes. Auch zeigt sich ein zurückhaltender Umgang mit den Handschuhsheimer Feld. Dieser Entwurf wird daher zur Weiterbearbeitung empfohlen.
2. Moeller
Auch im Beitrag des Teams Moeller sind die systemischen Fragestellungen bereits gut erkannt und als strategische Leitlinien ausformuliert. Die umfangreiche Bebauung des Handschuhsheimer Feldes erscheint jedoch als nicht angemessen.
3. Höger
Im Team Höger sind die aktuellen Fragen der Freiraumentwicklung nur in Ansätzen gelöst. Interessant ist jedoch der Versuch, die Bauvolumen allein im Bestandsgelände zu realisieren. Es wird daher empfohlen, diesen Aspekt in einer räumlichen Studie separat untersuchen zu lassen. Grundlagen wie z.B. Anteil der Untergeschoss-Nutzung wie auch perspektivisch nötige Stellplätze sollten dabei als Vorgabe formuliert werden.
4. Heide
Die übergeordneten Fragen der Freiraumentwicklung sind teilweise angesprochen. Jedoch ist der städtebauliche Ansatz der blockähnlichen Baufelder räumlich nicht angemessen und in Bezug auf die Freiräume wenig vernetzend. Die Idee einer Seilbahnverbindung ist ein interessanter verkehrsplanerischer Ansatz und sollte in einer gesonderten Studie weiter untersucht werden. Dabei ist auch die städtebauliche Einbindung, insbesondere auch die Entwicklung der zugehörigen öffentlichen Räume zu betrachten.

Masterplan Im Neuenheimer Feld /NB

Planungsatelier Stufe 3

Stellungnahmen der Externen Experten und Lokalen Fachvertretern

Prof. Dr. Gerd-Axel Ahrens | Technische Universität Dresden

Univ.-Prof. em. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
in Abstimmung mit Univ.-Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike
TU Dresden – Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr

26.07.2019

Neuenheimer Feld (NHF)
Stellungnahme zu den 3. Entwürfen aus Sicht Mobilität und Verkehr

Gliederung:

Vorbemerkung

1. Nachhaltige Mobilitätskonzepte, Klimaschutz, Energie- und Verkehrswende
2. Relevante Ziele „Mobilität und Verkehr“ für das Neuenheimer Feld
3. Methodik einer zielorientierten Verkehrsplanung, Einsatz von Verkehrsmodellen
4. Beurteilung und Reihung der Entwürfe
5. Fazit, Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Vorbemerkung

Die zur Beurteilung vorliegenden 3. Entwürfe des Masterplanverfahrens Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen (NHF) sind ein vorläufiges Ergebnis der mit der Ausschreibung formulierten Aufgabenstellung zu den vier Themenfeldern

- Städtebauliches Konzept und Nutzungen,
- Mobilitätskonzept,
- Freiraumkonzept,
- Technisches Infrastrukturkonzept.

Keines der vier Themenfelder wird allein die Qualitäten der Entwürfe determinieren, wobei der besondere Stellenwert des städtebaulichen Konzeptes mit den vorgeschlagenen Anordnungen der Nutzungen zu sehen ist. Die nachstehende Stellungnahme erfolgt gleichwohl primär hinsichtlich relevanter Beurteilungskriterien des zweiten Themenfeldes Mobilität und Verkehr.

Der Verfasser dieser Stellungnahme hat bereits unmittelbar nach den Präsentationen deutlich gemacht, dass ein zielführendes Mobilitäts(stufen!)konzept auf der Basis aller Entwürfe kooperativ entwickelt werden könnte. Neben den Vorschlägen der Konzepte werden prozessbegleitend laufende gesellschaftliche Diskussionen und Vorgaben (Energie- und Verkehrswende, Klimaschutz), deren weiterer Verlauf, zu konstatierender Wertewandel bis 2050 und deren Umsetzung durch die Auftraggeber zu berücksichtigen sein. Dies alles unterstreicht die Sinnhaftigkeit des gewählten iterativen Verfahrens des Masterplanprozesses mit der Chance, gute zielführende Vorschläge aller Entwürfe in das finale Konzept einfließen zu lassen.

Vor diesem Hintergrund werden bezüglich der Mobilitätskonzepte wichtige Rahmenbedingungen, methodische Anforderungen nach dem Stand des Wissens sowie Beurteilungskriterien (Zielvorgaben) für die vorgeschlagenen Lösungselemente reflektiert. Am Ende wird die Rangfolge der Entwürfe aus sektoraler Sicht getroffen.

Dabei spielen vor allem die fachlichen Gesichtspunkte für pragmatische, d.h. möglichst kostengünstige, betrieblich effiziente, nutzerfreundliche und robuste Lösungen eine Rolle. Die Lösungen müssen von den Beteiligten akzeptiert werden und die gesetzten und noch zu konkretisierenden Ziele sollten auch real erreichbar sein.

Häufig determiniert planerisches Wunschdenken bezüglich der zu vielen dann ungeliebten Autos die Lösungsvorschläge hinsichtlich weniger Stellplätze und Flächenbedarfe für den motorisierten Individualverkehr. Bleiben jedoch die flankierenden Maßnahmen eines effektiven Mobilitäts-Managements (MM) aus, sind selbst die aus theoretischer Sicht des Beurteilenden bei den meisten Entwürfen zu hohen Stellplatzzahlen real zu niedrig und würden nicht funktionieren. Die begleitende Umsetzung der heute noch unpopulären Maßnahmen wie Stellplatzbepreisung und –reduktion, häufige Überwachung, etc. ist jedoch eine zwingende Randbedingung für das Funktionieren aller Konzepte, die die die sinnvolle Verdichtung der Nutzungen auf den NHF vorsehen. Kenntnisse und Verständnis für die komplizierten Zusammenhänge sollten deshalb mit dem Prozess der Masterplanung gemehrt werden, damit die zu entwickelnden Stufenkonzepte auf eine breite Akzeptanz stoßen.

Geschieht dies nicht, wird es schwierig, die Umnutzung von Stellplatzflächen planungsrechtlich zu fixieren und jedes beschlossene Konzept wäre zum Scheitern verurteilt.

1. Nachhaltige Mobilitätskonszepte, Klimaschutz, Energie- und Verkehrswende

Für den Masterplan Neuenheimer Feld mit seinem Themenfeld 2 „Mobilitätskonzept" beschloss der Gemeinderat am 24.07.2018, dass unter anderem der „Masterplan 100 % Klimaschutz" zugrunde zu legen ist. Dabei wurden folgende Ziele und Prüfaufträge formuliert (vgl. Aufgabenstellung und Ausschreibung, S. 31, Finale Fassung 14.08.2018):

- **Reduzierung des Autoverkehrs** durch umweltfreundliche, flächeneffiziente und klimaneutrale Abwicklung des Verkehrs
- **Schutz des Handschuhsheimer Feldes** unter Berücksichtigung des wachsenden Flächenbedarfs für ökologischen Anbaus und des Naturschutzgebietes Alt-Neckar (unter anderem keine Beeinträchtigung durch Straßen).
- **Nachhaltige Entwicklungsmöglichkeiten für Universität, Klinikum und die Institutionen,** die sinnvollerweise im Campus NHF (Neuenheimer Feld) verbleiben müssen. Prüfung, welches Wachstum auf dem Campus im Bereich des Bebauungsplanes Neues Universitätsgebiet möglich ist.

Damit ist das Masterplanverfahren NHF mit seinen Weichenstellungen bis zum Jahre 2050 einzuordnen in die bereits begonnenen städtischen, regionalen und nationalen Transformationen und schrittweisen Veränderungen, die auch zu einem klimaneutralen NHF durch entsprechend organisierte „bessere" Erreichbarkeiten und Mobilitätsoptionen führen sollen.

Der für Heidelberg beschlossene „Masterplan 100 % Klimaschutz" setzt bis 2050 die Ziele einer **Reduktion des Endenergiebedarfs um 50 % und der CO^2-Emissionen um 95 %.**

Für diese Zielerreichungen gibt es **keine singulären Patentlösungen**, sondern es sind ganzheitlich **integrierte Lösungen eines Stufenkonzeptes** zu entwickeln, die aus vielen mit der Konzeption kompatiblen Maßnahmen und Facetten bestehen. Zu den vielfach zurzeit wie ein Hype gehandelten „innovativen" Handlungsansätzen des Einsatzes von Elektrofahrzeugen, der Digitalisierung und Automatisierung der Verkehrsmittel zeigt sich leider, dass sie von den Entscheidungsträgern oft unter Vernachlässigung zentraler Systemzusammenhänge vorangetrieben werden (vgl. Beckmann, K.J., Holzapfel, H., Sammer, G. et. al. (2019): Die Verkehrswende, ein modisches Schlagwort oder wissenschaftlich fundierte Notwendigkeit? – Positionspapier, Stand 16.07.2019) und die Probleme allein nicht lösen können. Zu den integrierten Lösungen gehören nach wie vor nicht nur diese zurzeit heiß gehandelten „neuen" Optionen oder allein bauliche Maßnahmen mit neuen technologischen Angeboten und Betriebsweisen, es sind **vor allem auch preis-, ordnungs- und informationspolitische Maßnahmen des künftigen Mobilitätsmanagements** nötig.

Nur ein entsprechend breit angelegtes Konzept wird zu den erforderlichen schrittweisen Verbesserungen von Verkehr und Verkehrsverhaltens führen. – Es ist deshalb vom **Stand des Wissens und neuen sich ändernden rechtlichen Anforderungen aus Energie- und Verkehrswende und bzgl. des Klimaschutzes (z.B. Entwurf des Klimaschutzgesetzes) als laufend anzupassende Grundlagen** für die Entwicklung von Konzeption und Maßnahmen auch für das Neuenheimer Feld auszugehen.

Vor diesem Hintergrund ist die Kooperation und **Integration der Masterplanung NHF mit den Rahmenplanungen der Stadt Heidelberg** geboten (v.a. mit dem laufenden Prozess der „Integrierten Verkehrsentwicklungsplanung" (VEP), der Nahverkehrsplanung (NVP), dem Masterplan 100 %

Klimaschutz, der Bauleitplanung und soweit erforderlich mit der Luftreinhalteplanung (LVM) und der Lärmminderungsplanung (LMP) sowie weiteren Fachplanungen der Stadtentwicklung und den relevanten Planungen der regionalen Kooperation).

Bezogen auf Mobilität und Verkehr bedeutet dies, dass für die Zukunft nicht ausgehend vom heutigen Verhalten des noch größeren Teils der Bevölkerung von einer weiteren primären intensiven Nutzung eigener Pkw mit entsprechend vielen erforderlichen Stellplätzen (ggf. außerhalb des Neuenheimer Feldes!?) nach veralteten im letzten Jahrhundert festgelegten Richtzahlen und Verordnungen ausgegangen werden kann. Entsprechend neuer Grundsätze und Erkenntnisse zu bestimmen wäre zunächst der weitgehend **reduzierte „notwendigen" Kfz-Verkehr** der Notfallfahrzeuge, Krankentransporte, Liefer- und Dienstleistungsverkehre sowie für notwendige Erreichbarkeiten von Mobilitätseingeschränkten, Besuchern und Beschäftigten aus Quellgebieten, die vom ÖPNV noch nicht in zumutbaren Zeiten erschlossen sind. Hieraus ist der zu bewirtschaftende „qualifizierte" Stellplatzbedarf abzuleiten. Dessen Größenordnung resultiert aus dem Umfang der Nutzergruppen, für die man der Meinung ist, dass sie einen Stellplatz benötigen. Über die Ausgestaltung der Bewirtschaftung wird sodann sichergestellt, dass Nachfrage und Angebot übereinstimmen. Sie werden nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten und Lenkungserfordernissen durchgeführt, die auch mit Konzessionen und Berechtigungen arbeiten. **Es empfiehlt sich, die dazu für Berechnungen und Setzungen erforderlichen Planungsgrunddaten empirisch über Nutzerbefragungen zu erheben.**

Ausgehend von den postulierten Zielen und Rahmenbedingungen wird neben dem Radverkehr der **Umfang des öffentlichen Verkehrs zum und vom NHF schrittweise noch stärker wachsen** (müssen). Die Größenordnung ist abzuschätzen und es sind entsprechende ÖPNV-Angebote für die Erreichbarkeit des NHF zu entwickeln. Für die Zielerreichung (Umnutzung von Stellplätzen, Reduktion des Kfz-Verkehrs) müssen der **Großteil der heute noch mit dem Auto zurückgelegten Wege > 5-10 km primär vom ÖPNV mit entsprechend anzupassenden Kapazitäten übernommen werden.**

In der Fachwelt ist man sich weitgehend einig, dass dies mit in Großstädten/Regionen wie in und um Heidelberg üblichen ÖPNV-Nachfragen nicht mit kleinen autonomen Einheiten geleistet werden kann, sondern der Stellenwert massentauglicher, in der Regel spurgeführter öffentlicher Verkehrsmittel steigen und diese entsprechend auszubauen sind.

Im Rahmen integrierter und nachhaltiger Mobilitätskonzepte erfüllen **autonome kleinere Fahrzeugeinheiten** wichtige nachgeordnete Aufgaben als Zubringer zu den ÖV-Hauptverkehrsmitteln und bei geringer Nachfrage, z.B. in der Fläche oder zu Schwachlastzeiten (Nacht, Wochenende).

Die **kurzen Wege des Binnenverkehrs im NHF** sowie sein Ziel- und Quellverkehr mit Weglängen von unter 10 bis 15 km werden in Heidelberg schon heute und noch verstärkt in Zukunft primär zu Fuß, mit dem Fahrrad (zunehmend auch E-Bikes) und ggf. mit neuen Mikroverkehrsmitteln bewältigt. **Sie stellen kein Umwelt- und Mengenproblem im NHF** dar. Alle vorgelegten Entwürfe schlagen wichtige Verbesserungen für möglichst getrennte Fuß- und Radverkehrsnetze vor, wobei insbesondere die Vorstellungen des Team MØLLER mit dem grünen Ring hier besonders ansprechende Voraussetzungen schaffen.

Für die Gewinnung neu zu nutzender Flächen für Universität, Kliniken und Institutionen und für den Klimaschutz **sind Umfang und Erfordernis des zu reduzierenden NHF-Zielverkehrs per Auto und**

damit die erforderlichen Stellplätze von entscheidender Bedeutung. Hier liegen auch die Unterschiede der vorgelegten Mobilitätskonzepte.

Es wird deutlich, dass in Zukunft neben dem wachsenden Stellenwert der aktiven Mobilitätsoptionen im Bereich der Wege zum NHF (< 10 - 15 km) und beim NHF-Binnenwege (**active mobility**: insb. Fahrrad, zu Fuß) vor allem für die **längeren Wege ein massentauglicher ÖPNV weiter expandieren und zu entwickeln sein wird**.

Als Steuerungselemente der notwendigen Entwicklungen dienen Paket-Lösungen mit sog. PUSH-and-PULL-Elementen, die sowohl mit verbesserten Angeboten und Anreizen (PULL) als auch mit Restriktionen und höheren Preisen (PUSH) arbeiten. Viele Beispiele zeigen, dass allein mit PULL-Maßnahmen die gewünschten Ziele nicht zu erreichen sind. **Diese Maßnahmenpakete sind über mittel- bis langfristige Stufenkonzepte so zu verdeutlichen und anzukündigen, dass sich Beschäftigte, Besucher, Studenten, Bewohner und der Lieferverkehr schrittweise und sozial verträglich darauf einstellen können.**

Am Anspruch dieser Grundsätze und der Umsetzung der Ziele des nächsten Kapitels werden die vorgelegten Entwürfe und der daraus zu entwickelnde Masterplan zu messen sein.

2. Relevante Ziele „Mobilität und Verkehr" für das Neuenheimerer Feld

„Ziel des Masterplanverfahrens ist auch eine bessere verkehrliche Anbindung des Universitätsgebietes „Neuenheimer Feld" unter Einbeziehung eventuell neu zu entwickelnder Flächen. Im Rahmen des Masterplanverfahrens werden auch die Verlegung des Individualverkehrs von der Straße „Im Neuenheimer Feld" auf den „Klausenpfad" und die fünfte Neckarquerung zwischen Wieblingen und dem Neuenheimer Feld sowie neue Mobilitätslösungen zur Erschließung des Campus mit emissionsarmen öffentlichen Verkehrsmitteln geprüft." (Aufgabenstellung und Ausschreibung, S. 31, Finale Fassung vom 14.08.2018)

Ergänzend zu den o.g. grundsätzlichen Zielen sind somit für das NHF Vorstellungen zur besseren Anbindung und Erschließung zu entwickeln sowie Vorstellungen zu zwei Punkten, die eher aus gesamtstädtischer Sicht im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) und damit aus verkehrsfachlicher Sicht für den Flächennutzungsplan zu behandeln sind:

- Notwendigkeit der Verlegung der nördlichen Sammelstraße „Im Neuenheimer Feld" in den „Klausenpfad", sofern – wie es eigentlich nicht erwünscht ist - die Inanspruchnahme des Handschuhsheimer Feld vorgeschlagen wird
- Notwendigkeit einer fünften Neckarquerung zum NHF

Dabei sind Lösungsvorschläge wie vom Team HÖGER und in Teilen von HEIDE, die diese Optionen nicht benötigen, aus Sicht der Flächenbeanspruchung und der Einsparung von Finanzen und Ressourcen von Vorteil.

Die einer Planung zugrunde zu legenden Ziele sind wertspezifisch und damit in repräsentativen Demokratien von den dazu legitimierten Entscheidungsträgern festzulegen. Aus fachlicher Sicht sind die nachstehenden Zielaspekte mit zum Teil angedeuteten Zusammenhängen von besonderer Bedeutung:

Modal Shift (Reduktion des Kfz-Verkehrs)

Mit den im ersten Abschnitt dargelegten Vorgaben aus Klimaschutz, Energie- und Verkehrswende sind die Erreichbarkeiten für Fußgänger und Radfahrer sowie die Qualität ihrer Wege im Binnenverkehr des NHF und die emissionsarmen öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern, um den **erforderlichen Modal Shift** verträglich in absehbaren Schritten zu entwickeln und real umzusetzen.

Wegen der geforderten Minderung von Energieverbrauch und der CO^2-Emissionen sind **Vermeidung und Verlagerung der längeren Wege von besonderer Bedeutung** (Pendlerproblematik, Wohnstandorte der Beschäftigten und Studierenden). Auf den Zielverkehr zum NHF aus den umliegenden Kommunen der Region - und damit die Planung für die NHF-Pendler - hat die Stadt Heidelberg aber nur einen begrenzten Einfluss. Hier braucht es für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, aber auch für den Ausbau von Netzen für den Radverkehr, eine enge regionale Zusammenarbeit.

Die tägliche Entscheidung des Verkehrsmittels wird maßgeblich durch die zuvor erfolgte Wahl des **Wohnstandortes** und über den **Besitz eines eigenen Autos** determiniert. Kostengünstigeres Wohnen an nicht integrierten Standorten in großer Entfernung zum Arbeitsplatz bestimmt maßgeblich den Autobesitz und damit die tägliche Verkehrsmittelwahl. Insofern gehören auch günstige Wohnungsangebote in der Nähe für Beschäftigte des NHF (Incentives für ihre Anmietung oder ihren Erwerb) und veränderte Kostenstrukturen, die das Wohnen in der Nähe günstiger und das entfernte Wohnen (z.B. durch steigende Mobilitätskosten) zu den mittel- bis langfristigen verkehrsvermeidenden Strategien.

Erschließung und Stellplätze für den „notwendigen Kfz-Verkehr"

Die Erschließung des Kfz-Verkehrs hat die Erreichbarkeit des in Stufen abnehmenden (noch genau zu ermitteln und festzulegen) **„notwendigen Kfz-Verkehrs"** zu sichern und zu verbessern. Dazu gehören v.a.:

- Notfallfahrzeuge
- Ver- und Entsorgungsfahrzeuge
- Krankentransporte
- Liefer-, Dienst- und Dienstleistungsfahrzeuge
- Motorisierter Individualverkehr (MIV) von u.a. Mobilitätseingeschränkten, Besuchern und Beschäftigten mit einer **Stellplatzberechtigung** (NFH-Nutzer, denen das zu Fuß gehen, Radfahren oder die Nutzung der öffentlichen ÖPNV-Alternativen grundsätzlich oder in bestimmten Zeitfenstern (z.B. Früh- oder Nachtschichten) nicht zuzumuten wäre; mögliche Kriterien wären hier Grad und Art von körperlichen und anderen Einschränkungen, zu große Entfernen für Rad- und Fußwege, Reisezeitunterschiede ÖV/MIV, ÖPNV-Angebotsdichte, etc.. (Bei den entsprechenden Planungen für die TU Dresden wurde bei ersten Betrachtungen mit einem Schwellenwerte für den Radverkehr von 5 km und für den ÖPNV mit max. 10 Minuten für den Vor- oder Nachlauf, d.h. den Weg zur nächsten hinreichend oft frequentierten Haltestelle gerechnet.)

Je nach Regelungsrahmen der Konzeption ist für diesen „qualifizierten" motorisierten NHF-Ziel- und Quellverkehr der sog. qualifizierte Stellplätz-Bedarf zu berechnen. Als Sicherheitsreserve sind weitere bewirtschaftete Stellplätze vorzuhalten, deren Umfang maßgeblich von der Preisgestaltung abhängt. Ziel für die schrittweise Bereitstellung weiterer Bauflächen wäre es, diese mit erreichter

Unternutzung zu reduzieren. (Um die gewünschte Entwicklung zu stützen, sind deshalb flankierende preispolitische Maßnahmen anzustreben und umzusetzen, so dass zunehmend für die Autonutzung gegenüber einer ÖV-Nutzung keine Preisvorteile mehr bestehen, sondern über z.B. Studenten- und Jobtickets die ÖPNV-Nutzung als Anreiz im Vergleich immer günstiger wird.)

Das **Ziel der Stauminderung** und einer flüssigeren Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Zu- und Ablauf zum/vom NHF wird mit dem Konzept der Reduktion des Kfz-Verkehrs (Vermeidung, Verlagerung, verträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs) eher erreicht, als mit üblichen bislang häufig verfolgten lokalen kapazitäts- und geschwindigkeitsverbessernden Maßnahmen (neue oder breitere Straßen und Brücken). Die damit verbundenen örtlich verbesserten Angebote erzeugten zusätzliche Nachfragen, den sog. induzierten Kfz-Verkehr, und erreichten damit i.d.R. nicht die erforderlichen und angestrebten netzweiten Entlastungswirkungen und erst recht nicht die gewünschte Reduktion des Kfz-Verkehrs. Mit derartigen Anpassungsplanungen, vor allem auch durch preiswerte oder kostenlose Stellplätze am Arbeitsort, wurde das Wachstum des MIV weiter stimuliert.

Ziel- und Quellverkehr des NHF - und darüber auch der qualifizierte Stellplatzbedarf - lässt sich mit Variationsbetrachtungen zur Verkehrserzeugung und zum Modal Split der Nutzergruppen des NHF abschätzen. Hinsichtlich des Stellplatzbedarfes sind dabei nur die jeweiligen Anteile und absoluten Zahlen des nach den unterschiedlichen Konzepten reduzierenden MIV-Zielverkehrs relevant. Diese Betrachtungen sind von den Entwurfsbearbeitern im Weiteren zu leisten, so dass daraus der jeweils qualifizierten Stellplatzbedarf abgeleitet werden kann. – Dies erfolgte bei allen Entwürfen bislang noch nicht hinreichend klar und begründet nachvollziehbar, wahrscheinlich auch deshalb, dass die Datengrundlagen und Zielvorgaben bislang unzureichend und noch zu offen waren.

Derartige Abschätzungen mit empirisch gestützten Annahmen zum Verkehrsverhalten trifft auch das Verkehrsmodell, i.d.R. auf Basis v.a. von „Nutzerbefragungen", möglichst auch im NHF(!?). Es legt die ermittelten Verkehrspotenziale aber gleich auf die Netze der unterschiedlichen Verkehrsmittel um. Transparent für die Ermittlung begründeter „qualifizierter" Stellplatzbedarfe wären z.B. die o.g. vereinfachten a priori Abschätzungen (auch mit den Annahmen und Setzungen des Modells) für bestimmte Szenariobetrachtungen (hier die vorgeschlagenen Konzepte). Der Stellplatzbedarf folgt unmittelbar aus der jeweiligen Anzahl der „notwendigen" **MIV-Zielfahrten als Tageswert**. Wegen zu erwartender **Verdrängungseffekte** sind **Baugebiete außerhalb des NHF** durch entsprechende Maßnahmen (z.B. Anwohnerparken) zu **schützen**.

Den hier genannten Zielen und Ansprüchen wurde am weitestgehend mit der Konzeption des Team HÖGER entsprochen.

ÖPNV-Ziele

Eine günstige Netzhierarchie ergibt sich in einer Großstadt/Region dann, wenn ein oder zwei Grundsysteme (i.d.R. schienengebundene Bahn- und Straßenbahnangebote) mit flächenerschließenden Zubringersystemen gekoppelt werden. **Große Verkehrserzeuger wie das NHF sollten möglichst direkt mit den Grundsystemen erschlossen werden.**

Die neuen individualisierten autonomen ÖPNV-Systeme machen nur als Zubringersystem und Angebot bei geringen Nachfragen (v.a. nachts, in der Fläche) Sinn.

Beurteilungskriterien:

a) Aus Sicht der **Nutzer**

- Direkte, umsteigefreie Erreichbarkeit des NHF
- Komfort (Sitzplatz, Sauberkeit, ..)
- Komplexe Reisezeit von Tür zu Tür nicht kleiner als z.B. die 1,5-fache Pkw-Reisezeit (incl. Zeiten für Wege zum Fahrzeug) als „günstige" Qualitätsstufe B (nach FGSV/RIN); Stufe C „zufriedenstellend" wäre der Wert 1,5-2,0 für das ÖPNV/MIV-Reisezeitverhältnis
- ÖPNV preiswerter als MIV (möglichst auch in der Preisentwicklung)
- Bedienungshäufigkeit, Takt und damit mittlere Wartezeiten (< 5-10 Min.)
- Pünktlichkeit (relevant v.a. bei längeren Taktfolgen)
- Anschlusssicherheiten
- Ständige Verfügbarkeit (auch in Abend- und Nachtstunden)
- Sicherheit, keine dunklen und einsamen „Angsträume"
- Komfort (Sitzplatz, Sauberkeit, gefühlte Sicherheit (soziale u sonstige Kontrolle)

b) Aus Sicht der **Aufgabenträger und der Unternehmen**

- Geringe Kosten (Bau- und Unterhaltskosten, Betriebskosten, Strecken- und Fahrzeugauslastung, Liniennetzlänge, Kostendeckungsgrad)
- Kompatibilität der Teil-Angebote mit dem Gesamtsystem
- Integration in den Verbund

Dabei gelten u.a. folgende **fachlichen Grundsätze** einer ÖPNV-Netzgestaltung:

- Fußwege möglichst in den „Schwerlinien" der Bebauung zu den Haltestellen führen
- Attraktive Gestaltung: v.a. kurze Wege, beleuchtet, sicher, abwechslungsreich, wenig Kreuzungen
- Bedarfs-/verkehrsabhängige Steuerung (sog. ÖPNV-Beschleunigung), wo angestrebte räumliche Trennung (besonderer Bahnkörper) nicht möglich
- Vertikale Trennung aus betrieblicher Sicht bei Straßen- und Seilbahn günstig; eher ungünstig wegen Kosten, des Wohl- und Sicherheitsgefühls der Fahrgäste, längeren Wegen mit oft fehlender sozialer Kontrolle (nachts), bei Straßenbahnen bzgl. der Leistungsfähigkeit (Straßenbahnen an der Oberfläche fahren auf Sicht mit einer höheren Leistungsfähigkeit, als mit bahntechnischer Sicherung im Tunnel)
- Aus betrieblichen Gründen (Werkstätten, Betriebshöfe etc.) i.d.R. kein Einsatz von mehr als zwei verschiedenen ÖPNV-Systemen nebeneinander
- Systemverbesserungen und Netzerweiterungen i.d.R. schneller und kostengünstiger als Systemwechsel und Systemneubau
- Möglichst schienengebundene Basis-ÖPNV-Systeme in Großräumen, die den Hauptverkehrsströmen folgen

Bzgl. der ÖPNV-Planungs-Grundsätze und –ziele sind die Vorstellungen des **Team Höger am vorteilhaftesten**. Die **Seilbahnkonzeption des Team Heide ist eine reizvolle Ergänzung** und es kann eine Verbesserung des bestehenden Grundangebotes bedeuten. Es ist im Detail zu prüfen, ob trotz erhöhter Umstiege bei der Seilbahnkonzeption mit der vorgeschlagenen doppelten Straßenbahnanbindung oder bereits mit einer einfachen nur an der Berliner Straße das Erschließungssystem günstiger als alternativ mit einer Ringstraßenbahn zu beurteilen ist. Dabei ist die **dauerhafte Substitution eines teuren Brückenbauwerkes** von großer Bedeutung. Fragen zu **Kosten, Betrieb** und vor allem der Genehmigungsfähigkeit **einer urbanen Seilbahn in Heidelberg** durch die Technische Aufsicht als Präzedenzfall in BW sind deshalb **noch eingehend zu prüfen**.

Förderung von Park + Ride (P + R) und Bike + Ride (B + R)

P+R sowie B+R werden eingesetzt, um die **Einzugsbereiche an der Quelle**, bei B+R auch am Ziel des ÖPNV zu vergrößern und damit Fahrgastgewinne zu erzielen.

P+R-Plätze, die kostenlos oder kostengünstig in Nähe der Ziele angeordnet werden, führen dazu, dass Pendler nicht mehr von der Quelle bis zum Ziel den ÖPNV nutzen, sondern, um die hohen ÖPNV-Preise der äußeren Tarifzonen zu sparen, dann mit dem Pkw die neuen P+R-Angebote in der Tarifzone des Zielortes ansteuern. Untersuchungen in Bremen und Frankfurt ergaben, dass 60 % der Nutzer derartiger neuer stadtnaher P+R-Angebote vorher den ÖPNV einschrittig für die Gesamtstecke nutzten. Diese Effekte sind kontraproduktiv und wären ggf. mit preispolitischen Maßnahmen (Parkgebühren auf den zielnahmen Stellplätzen, die den Preisvorteil überkompensieren) zu verhindern.

Das zu große sog. P+R-Angebot um das NHF der vorgelegten Entwürfe (bis auf Team HÖGER) könnte zu genau diesen Effekten führen, wenn nicht gleichzeitig die preispolitischen Randbedingungen geändert werden.

Die hohe Nachfrage nach Fahrradabstellpätzen am Hbf und S-Bahnhof Wieblingen zeigt die steigende Bedeutung von B+R auch für das NHF.

Förderung der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr)

- Geschlossene autofreie Wegenetze (ggf. mit Durchlässigkeit von Gebäuden)
- Beachtung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen (im engeren und weiteren Sinn)
- Kurze Wege ohne Umwege, Engmaschigkeit der Netze
- Anspruchsvolle Gestaltung, hohe Aufenthaltsqualitäten
- Soziale Sicherheit (Gestaltung/Einsehbarkeit, Beleuchtung, soziale Kontrolle)
- Verkehrssicherheit (Trennung der Verkehrsmittel, sichere Querungsstellen, Geschwindigkeitsreduzierung, freie Sichtbeziehungen)
- Wegweisung, Sichtbeziehungen
- Vermeidung von Steigungen und Treppen
- Abstellanlagen
- Fahrraderreichbarkeit des NHF mit zügig befahrbaren ausreichend breiten Radverkehrsanlagen
- Förderung von B+R an Quell- und Zielbahnhöfen (ggf. mit Leifahrradangebote)
- Mobilpunkte zur Erleichterung multi- und intermodaler Abläufe
- Dusch- und Umkleidemöglichkeiten am Zielort
- Geringe Investitionskosten und Unterhaltungsaufwand

Die hier genannten Ansprüche erfüllen weitgehend alle Konzepte, allen voran das Team HÖGER, wobei das Team MØLLER besonders ansprechende Wegebeziehungen mit Grünbezug entworfen hat.

Bei allen Entwürfen ist die Führung von Fuß- und Radverkehr ein weitgehend vergleichbar gelungen gelöstes Anliegen. Kapazitätsprobleme im aktiven Binnenverkehr sind auch bei großen Zunahmen nicht zu befürchten. Bezüglich der Fahrrad-Erreichbarkeit von außen erscheinen weitere

Verbesserungen geboten, die - abgesehen von den Vorschlägen des Team HÖGER - zumeist nicht Thema der anderen Entwurfsbearbeitungen waren.

Zwischenfazit

Die Beurteilung der Entwurfsergebnisse vor dem Hintergrund der hier aufgeführten Auswahl besonders relevanter Ziele zur Reduktion des Kfz-Verkehrs machten deutlich, dass die **maßgeblichen Weichenstellungen für die Zielerreichung die Parkraumpolitik (Stellplatzreduzierung und Bewirtschaftung) sowie Ausbau und Verbesserungen des massentauglichen ÖPNV mit günstigen Fahrpreisangeboten sein werden. Nur wenn ein adäquates ÖPNV-Grundangebot besteht, ergeben ergänzende ggf. auch automatisierte Zubringerangebote auf dem NHF einen Sinn.**

3. Methodik einer zielorientierten Verkehrsplanung, Einsatz von Verkehrsmodellen

Der heutige Stand der Technik integrierter zielorientierter Verkehrsplanungen wurde u.a. in folgenden Veröffentlichungen dokumentiert:

FGSV (2001): Leitfaden für Verkehrsplanungen, FGSV-Verlag Köln; FGSV (2018): Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse, FGSV-Verlag Köln, Heft 116; Forschungs- und Informationssystem (FIS) des BMVI zum Stichwort Verkehrsplanung; FGSV (2013): Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung. FGSV-Verlag Köln, Heft 162

Anders als noch im letzten Jahrhundert wird methodisch gefordert, **nicht mehr nur eine Prognose** als Grundlage der Strategie- und Maßnahmenentwicklung zu berechnen, sondern neben diesem sog. Trendszenario weitere **Maßnahmenszenarios** abzuleiten und zu beurteilen, so dass mit den gewonnenen **Kenntnissen über Wirkungszusammenhänge** eine „bestmögliche" Gesamtstrategie **„zielorientiert"** abgeleitet werden kann. Dabei sind die Betrachtungen und Berechnungen **verkehrsträgerübergreifend** anzustellen, um vor allem auch **Vermeidungs- und Verlagerungsmaßnahmen** beurteilen zu können.

Die Planungen (Strategie- und Maßnahmenentwicklung) fußen auf

- einer gründlichen Analyse des Zustandes,
- einer Zielformulierung mit Konkretisierung/Operationalisierung der Ziele zu Kriterien (Ansprüchen) für vergleichende Bewertungen und Erfolgskontrollen (Evaluation) und
- einer Mängelanalyse.

Für den Vergleich der Wirkungen von Maßnahmen sowie für die Beurteilung des Analysezustandes werden oft Verkehrsmodelle eingesetzt, um die wesentlichen Kennwerte für die vergleichende Beurteilung unterschiedlicher Zustände zu berechnen. **– Modelle können jedoch nur so gut wie ihre empirischen Inputdaten sein**, die aus statistischen Grunddaten, über projektbezogene Mobilitäts-befragungen, Verkehrszählungen etc. spezifisch zu beschaffen sind (vgl. Empfehlungen S. 14). Dabei liegen zurzeit Daten für den Fuß- und Radverkehr sowie für regionale Fragestellungen häufig nicht oder nur unzureichend vor.

Vergleichszustände für die Modellberechnungen sind in der Regel

- der Analysezustand (Basisjahr mit aktuellen empirischen Daten)

- Zustand im Prognosejahr (bzw. den zu betrachtenden Prognosejahren) ohne Maßnahmen (bzw. den dann bereits sicher umgesetzten Maßnahmen) als sogenannte Basisszenarien mit Annahmen (Prognosewerten) u.a. zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung, zur wirtschaftlichen Entwicklung (und weiteren Rahmendaten mit den daraus abgeleiteten ursächlichen Zusammenhängen)
- Zustände in Prognosejahren mit unterschiedlichen Maßnahmen (Maßnahmenszenarien), so dass deren Wirkungen gegenüber dem Basisszenario beurteilt werden können.

Somit werden die Ergebnisse der Modellrechnungen nicht wie bei früheren Anpassungsplanungen nur dahingehend interpretiert, ob die Entwürfe die prognostizierten Mengengerüste bewältigen können.

Wir rechnen keine Prognosen, damit sie eintreffen, sondern wir berechnen Szenarien um zu sehen, ob mit den vorgesehenen Maßnahmen die angestrebten Ziele erreicht werden!

Bei dem eingesetzten Modell ist zu prüfen, inwieweit der Datensatz für das Basisszenario 2035 (sog. Prognose-Nullnetz-2035) die bis dahin sicher realisierten bereits beschlossenen Maßnahmen enthält. Weitere Fragen wären, wie das Modell mit welcher Logik u.a. auf die nicht mehr vorhandenen Stellplätze in den Zielzellen des NHF reagiert (mit Modal-Shift, regelwidrigem Parken, Ausweichen auf entferntere Stellplätze?), wie auf veränderte Tarife im ÖPNV und damit Kostenrelationen MIV/ÖPNV, deutlich erhöhte Stellplatzgebühren, die günstigeren Radverkehrserreichbarkeiten durch entsprechende Radverkehrsschnellwege und vor allem den erhöhten Anteil von Pedelecs (höhere Geschwindigkeiten bei einem Teil der Radfahrer) etc.. - Es ist möglich, dass das Modell mit seinem Algorithmus **eine Reihe der relevanten Ursache-Wirkungszusammenhänge nicht abbilden kann** und diese z.B. durch Expertenurteile (Delphi-Runden) oder Annahmen mit Variationsbetrachtungen zur Bestimmung der Reagibilität und der Bandbreiten der Ergebnisse ergänzt werden müssen. In jedem Fall sind die Modellergebnisse kritisch einzuordnen. Sie sollten nur für den Vergleich plausibel ermittelter Kennwerte genutzt werden. In der Regel eignen sich die Ergebnisse makroskopischer Modelle nicht als hinreichend genaue Dimensionierungsgrundlage.

Auch ist zu fragen, ob der in den letzten Jahren und künftig weiterhin (?) signifikant angestiegene Anteil junger Erwachsener ohne Pkw-Verfügbarkeit und ihrer etwa dreifach höheren Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (gegenüber Personen mit Pkw-Verfügbarkeit) im Modell verarbeitet wurde. Interessant ist die Frage, wie sich Verkehrsbelastungen sowie der Modal Split nach Wegen und nach Personenkilometern 2035 gegenüber dem Analysejahr in Heidelberg nur aufgrund heute bereits zu beobachtender Veränderungen und der absehbaren demographischen und wirtschaftlichen Entwicklungen ändern würden und welche Effekte durch gezielte Maßnahmen verstärkt oder abgeschwächt werden können. Relevant für den Klimaschutz sind die Fahrleistung bzw. Personenkilometer nach Verkehrsmitteln und damit besonders die Verlagerung der weiten Wege der Pendler.

Dabei interessant wäre auch die modelltheoretische Ermittlung der Effekte einer Setzung ausgewählter Zielwerte, z.B. des Modal Splits für das Jahr 2035.

Mit den gewünschten Modellberechnungen der Planungsteams werden – so vermute ich – für das vorgegebene Basisszenario für den Planungshorizonte 2035 die baulichen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen der Büros (ggf. mit Vorgaben der Auftraggeber) simuliert, um die Tragfähigkeit und Zielerreichung ihrer vorgeschlagenen Konzepte besser beurteilen zu können.

Hierbei gab es offensichtlich unterschiedliche Interpretationen, ggf. auch fehlende Abbildungsmöglichkeiten des Modells, so dass anhand der Ergebnisse noch keine vergleichende Beurteilung möglich war (vgl. Ausführungen auf S. 5,6 zum „qualifizierten Stellplatzbedarf"). **Hier haben die Stadt Heidelberg und alle Büros noch Detailarbeit zu leisten,** um z.B. den o.g. jeweiligen „qualifizierten Bedarf" an Stellplätzen sowie die Größenordnung der Verkehrsbelastungen an kritischen Knotenpunkten und auf den ÖPNV-Linien zu berechnen.

4. Beurteilung und Reihung der Entwürfe

Team ASTOC

Das Konzept besticht durch seine Lösungen in den Bereichen Städtebau und Freiraum mit dem Wehrmutstropfen einer teilweisen Bebauung des Hühnersteins. Klare Strukturen, deutlich gegliederte Räume mit guter Orientierung und ein modularer Aufbau bieten gute Voraussetzungen für eine schrittweise Umsetzung dieser pragmatischen Konzeption.

Bei den verkehrlichen Lösungen ist der Entwurf leider nicht so ausgereift und wenig konsequent an Nachhaltigkeitszielen und den Vorgaben des Klimaschutzes orientiert.

Wie auch beim Team MOLLER kommen beim Team ASTOC bezogen auf den ÖPNV Aspekte wie Kosten-, Machbarkeit-, effektive Integration in das bestehende ÖPNV-System sowie des städtischen wie betrieblichen Mobilitätsmanagements zu kurz.

Die zunächst vom Team verfolgte und nun verworfene Erschließung mit einer leistungsstarken Straßenbahn war eine für die Nutzer bequemere und aus fachlicher Sicht zukunftssichere Lösung mit weniger Umsteigevorgängen, höherer betrieblicher Effizienz und dementsprechend einem höheren Fahrgastpotenzial. Mit dem nun vorgeschlagenen, in vergleichbarer Praxis noch nicht bewährtem und für hohe Belastungen kaum geeigneten „möglichst" (wann ?) automatischen Shuttle-Bussen der „Campusflotte" werden bis zur Praxisreife kostenintensive Übergangslösungen mit Fahrpersonal und danach noch nicht kalkulierbare Risiken und Komfortverluste für die Fahrgäste durch Wartezeiten und Umstiege in Kauf genommen!

Die bequemen Shuttle-Angebote werden in Teilen auch kurze Fuß- und Radwege v.a. des Binnenverkehrs substituieren und damit auch zusätzliche Nachfragen induzieren. Andererseits sind die Fußwege von der Berliner Straße zu allen Gebäuden des NHF < 1 bis 1,3 km, das heißt sie sind in weniger als 10 bis 15 Minuten „in gesunder Art und Weise" zu erreichen. Die Akzeptanz der Shuttle-Angebote wäre für gesunde „Normalnutzer" praktisch nur ohne Wartezeiten gegeben.

Ziel der Umsetzung der Verkehrswende entsprechend vernetzter fachlicher und wissenschaftlicher Anforderungen ist die allgemeine deutlichen Abnahme des MIV (Reduktion des Kfz-Bestandes um mehr als die Hälfte („Nutzen statt Besitzen"), MIV-Modal Split < 20 %). Wenn dies in 30 Jahren auch nur in Teilen Realität wird, kann die „Campusflotte" diese zusätzlichen über die NHF-Planungen hinausgehenden kapazitativen Anforderungen der dann signifikant erhöhten ÖPNV-Nachfrage kaum erfüllen. – Der Umstieg der Fahrgäste voll besetzter Straßenbahnen an der Berliner Straße zum NHF

während der Spitzenstunden wäre logistisch mit kleinen Shutttle-Bussen ohne lange Wartezeiten nicht zu lösen. Auch die Verteilung der Fahrgäste auf das Zielgebiet mit aneinander gedockten kleinen Fahrzeugen könnte bei hoher Nachfrage nicht mehr angemessenen Reisezeiten flexibel, sondern bestenfalls nur noch auf festen Bus-Linien geleistet werden. – Diese Betrachtung spricht für den Ausbau von Basisangeboten und den Verzicht auf die „Campusflotte".

Hier wäre auch die Frage nach dem Betreiber einer „Campusflotte" zu stellen. Die Verkehrsbetriebe RNV würden wahrscheinlich dankend absagen und nicht das Risiko auf sich nehmen, bis zur Praxisreife autonomer Systeme den personalkostenintensiven Shuttlebetrieb zu übernehmen.

Wie alle Teams sieht auch ASTOC einen weitgehend autofreien Kernbereich mit peripheren Stellplätzen sowie guten Fuß- und Radwegverbindungen vor. Die Dimensionierung der Stellplätze wird großzügig ohne Abschätzung des qualifizierten Bedarfes auf 5.000 Stellplätze plus sehr viele sog. P+R-Plätze nah am Zielgebiet NHF zur sicheren Seite hin abgeschätzt. Das ist pragmatisch, aber kaum zielführend (s.o.). Vor allem die große Zahl nah am Ziel liegender P + R-Plätze, die mit großer Wahrscheinlichkeit nicht nur die bislang mit dem Auto zurückgelegten Restwege zum NHF brechen, wirkt dem Ziel der Reduktion des MIV entgegen (vgl. S. 8). Die neuen P+R-Angebote werden Teile der zuvor reinen SPNV/ÖPNV-Pendler dazu bewegen, nun günstiger und schneller mit dem Auto bis zum „NHF-P+R" zu fahren und so die Fahrtkosten zu senken (Einsparung der Ticket-Mehrkosten für die zusätzlichen Tarifzonen)!? - Bezüglich dieser Vermutung (bei einem unterstellten regionalen ÖPNV-Tarif, der den heutigen Preisrelationen weitgehend entspricht), sind die Ergebnisse des Heidelberger Verkehrsmodells von Interesse, sofern Wirkungen aus veränderten Parkgebühren und ÖPNV-Tarifen simuliert werden können. – Es wird allerdings kaum möglich sein, plausible Modellannahmen für unterschiedlich Preisszenarios bei MIV, ÖPNV und P+R ohne spezifische empirische Grundlagen solide zu begründen.

Die Ansätze bezüglich der erforderlichen Stellplätze im Gebiet und für den sog. P+R in der Umgebung des NHF erscheinen kurz- bis mittelfristig zwar aus pragmatischer Sicht vertretbar, im Entwurf des ASTOC-Teams fehlt aber die konsequente mittel- bis langfristige Perspektive für eine modellhafte und nachhaltige Entwicklung des NHF-Verkehrs, die die Vorgaben u.a. des Masterplan 100% Klimaschutz adäquat berücksichtigt. Dies gilt vor allem mit Blick auf den **Campus des renommierten Wissenschaftsstandortes Heidelberg mit Vorbildfunktion!!?**

Team HEIDE

Das Konzept ähnelt bzgl. Städtebau und Freiraum in seiner Qualität dem von ASTOC mit klarer Gliederung, guter Orientierung und Anordnung prägnanter Gebäude. Die freie Mitte ist ein besonderes Merkmal, das günstige Voraussetzungen für gestalterische und aktivitätsorientierte Anreize zum aktiven Bewegen, für zentrale Einrichtungen vor allem für Erholung, Entspannung und Kommunikation schafft. Sie ist somit ein wichtiges Element, um die Aufenthaltsqualität auf dem Campus zu verbessern.

Ein interessantes Alleinstellungsmerkmal nicht nur für die Campuserschließung ist die intelligent konzipierte Seilbahn vom S-Bahnhof Wieblingen zum NHF mit zwei städtebaulich prägenden Stationen: Neuenheimer Feld Mitte und Berliner Straße. Urbane Seilbahnen sind in ihrer Leistungsfähigkeit mit Straßenbahnsystemen vergleichbar, erreichen aber nicht die Kapazität von U- oder S-Bahn-Systemen.

Bemerkenswert ist, dass mit dieser Lösung auch langfristig eine **Brücke** mit den zu befürchtenden kontraproduktiven Nebeneffekten der Induzierung unerwünschter Kfz-Verkehre **nicht mehr erforderlich** wäre.

Über die direkte Verbindung mit dem S-Bahnhof Wieblingen würde durch den günstigeren Umstieg die Seilbahn dort einen Großteil der Umsteigebeziehungen vom Hbf direkt übernehmen. Der vorgeschlagene südliche Ast einer Straßenbahn bis zur Station NHF-Mitte würde gleichwohl die direkte, umsteigefreie Erschließung weiterer Teile des NHF mit der Innenstadt und dem städtischen ÖPNV-Netz sehr gut verbessern. – Sowohl für die Ergänzung des Straßenbahnnetzes als auch für die Seilbahn selbst sollten Machbarkeitsstudien und genaue Kosten-Nutzen-Vergleiche (Standardisierte Bewertung) als notwendige Entscheidungs- und Planungsgrundlage für die folgenden formellen Planungsverfahren durchgeführt werden.

Detailliert Aufschluss über den nicht geringen Planungsaufwand eines urbanen Seilbahnprojektes gibt der „Leitfaden für die Entwicklung von Seilbahnen an urbanen Standorten" des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr aus dem Jahre 2018 (www.bauen.bayern.de). Danach dürfte ein Seilbahn-Planfeststellungsverfahren wahrscheinlich aufwendiger als eines für denkbare Straßenbahnoptionen werden, insbesondere, weil es sich hier um einen Präzedenzfall für die Behörden in Baden-Württemberg handelt und sich die Technischen Aufsichten in der Regel mit Neuerungen schwertun. Große Probleme hat bei früheren - dann auch häufig nicht realisierbaren Planungen - die erforderliche Zustimmung von Grundstückseigern bereitet, über deren Gebiet die Gondeln geführt werden.

Zu empfehlen sind deshalb differenzierte Machbarkeitsstudien mit Kostenschätzungen für die naheliegenden Varianten und Kombinationen der NHF-Erschließungsoptionen.

Ebenso kritisch wie beim Entwurf ASTOC wird die große Zahl von Stellplätzen beurteilt. Dies gilt insbesondere für die 4.000 P+R-Plätze am S-Bahnhof Wieblingen, wo doch in erster Linie Fahrgäste mit der S-Bahn ankommen sollten, die im Einzugsbereich der Regional- und S-Bahnen wohnen und dort wohnungsnah von den P+R-Angeboten Gebrauch machen sollten!?

Auch hier sind mit der Heidelberger Verkehrsentwicklungsplanung, der Nahverkehrsplanung und ggf. der Erarbeitung regionaler P+R-Konzepten besser begründbare kompatible Lösungen zu entwickeln.

Für Übergangszeiten vor Fertigstellung der leistungsgerechten Seilbahn- und/oder Straßenbahnlösungen sind Busse einzusetzen. Nach Fertigstellung der Grundangebote (Seilbahn und/oder Straßenbahn) wären automatische Shuttle-Busse oder sog. Robot-Taxis als Zubringersysteme – vor allem nachts – denkbar. Ihre Notwendigkeit und auch ihre Kosten pro Fahrgast wären noch genauer zu ermitteln.

Team HÖGER

Hier wurde die kompakteste Campus-Entwicklung vorgeschlagen, die den Hühnerstein entsprechend Zielvorgabe weiterhin freihält. Damit werden die Binnenwege kürzer und der interne Erschließungsaufwand geringer.

So kann ohne Inanspruchnahme des Hühnersteins auf den Ausbau des Klausenpfads zu einer Ringstraße verzichtet werden!

Das Konzept enthält viele Hinweise für die Verbesserung von Fuß- und Radverkehr, auch bzgl. der Erreichbarkeit des NHF von außen.

Das Mobilitätskonzept des Team HÖGER wird bestimmt durch die leistungsstarke Ringstraßenbahn, die Umsteigebeziehungen minimiert und damit aus Nutzersicht gegenüber den anderen Lösungen mit mehr gebrochenem Verkehr attraktiver ist. Auch aus Sicht der ÖPNV-Betreiber bietet dieser Ansatz entscheidende Vorteile. Inwieweit die Seilbahnlösung kostengünstiger und auch für die Nutzer vorteilhafter ist, kann nur über genauere vergleichende Machbarkeitsuntersuchungen festgestellt werden.

Ergänzt wird die Erschließung durch eine Auswahl bewährter Elemente, v.a. auch zur Reduktion des Kfz-Verkehrs, die sich bereits im praktischen Betrieb in der Schweiz als machbar bewährt haben (incl. flexible Zubringersystem und Angebote für Schwachlastbereiche).

Das Konzept führt zum geringsten Kfz-Aufkommen und damit zum kleinsten Stellplatzbedarf am Rande des NHF und bei den sog. P+R-Angeboten. Hier wird sachgerecht auf das Erfordernis weit verteilter Maßnahmen verwiesen, die bereits ab der Quelle auf dem Weg zum NHF greifen.

Mit den Vorschlägen des HÖGER-Teams werden am wirksamsten Flächen eingespart, die den erwünschten zukünftigen Nutzungen zugeführt werden können. Sie beinhalten diverse realistische Optionen des Mobilitätsmanagements, mit denen Zielfahrten zum NHF mit dem eigenen Pkw schrittweise reduziert werden können. Diese Ansätze sind allerdings kooperativ mit den Auftraggebern und den Institutionen auf dem NHF zu entwickeln und mit den Nutzern, der Öffentlichkeit und den Entscheidungsträgern konsensfähig zu machen. Sie liegen zum großen Teil in der Zuständigkeit Dritter.

Team MØLLER

Vorgelegt wird ein ansprechendes und sehr gut dargestelltes Konzept von Raumsystemen, in dem besonders das „Grüne Netz" die fußläufigen Binnenwege anspruchsvoll bedient und stimuliert.

Ansonsten orientiert sich das Mobilitätskonzept am wenigsten an den nachhaltigen Zielsetzungen zur Reduktion des MIV und zum Schutz des Handschuhsheimer Feldes. Die angebotene Zahl von Stellplätzen sowie das daraus mit resultierende MIV-Verkehrsaufkommen liegen hier am höchsten.

Die kritischen Anmerkungen zu dem Entwurf ASTOC bzgl. Stellplätze gelten hier in verstärktem Maße.

Rangfolge der Entwürfe aus Sicht Mobilität und Verkehr

Ausgehend vom Fachverständnis des Beurteilenden und den in den vorstehenden Kapiteln dargestellten Beurteilungsgrundlagen (Rahmenvorgaben, Methodik, relevante Ziele mit teilweise

fachlicher Begründung und Maßnahmenhinweisen) werden die konzeptionellen Vorschläge zu Mobilität und Verkehr wie folgt gereiht:

1. Team HÖGER und
2. Team HEIDE

3. Team ASTOC
4. Team MØLLER

Deutlich wurde, dass die Qualitäten des Entwurfs ASTOC als besonders gelungenes städtebauliches Konzept mit einem dritten Rang kaum adäquat beurteilt wäre. Das wird mit den Vorschlägen zum weiteren kooperativen Vorgehen im nächsten Kapitels nochmals unterstrichen.

5. Fazit, Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Zum weiteren Vorgehen schlage ich vor, iterativ das Konzept von ASTOC weiter zu entwickeln und Elemente der Mobilitätskonzepte von HÖGER und HEIDE in Abstimmung mit der Heidelberger Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrsplanung (VEP und NVP) zu übernehmen, sofern die drei Teams zu einer solchen Kooperation bereit sind.

Ich habe nicht den Eindruck, dass für die NHF-Mobilitätsplanungen die Ausgangsdaten für den Analysezustand hinreichend genau vorliegen. Nachzuholen wäre für konkretisierte Planungen deshalb, die aktuelle Stellplatznachfrage und –angebot für das NHF detailliert für den Ist-Zustand zu erheben. Eine Mobilitätsbefragung der Mitarbeiter und Studierenden der Universität, sowie der weiterer NHF-Institutionen (Kliniken etc.) wäre hilfreich: Die Kenntnis der Wohnsitzverteilung der Beschäftigten ist wichtig, um zu beurteilen, wer überhaupt zumutbar mit dem Umweltverbund zum NHF kommen kann. Daraus wäre sodann die heutige Stellplatznachfrage (Status Quo bzw. Analysezustand) nach Nutzergruppen, -zeiten etc. sowie **auch für künftige Szenarien** abzuleiten (s.u.). Eine differenzierte Erhebung von Stellplatzangebot und –auslastung sowie Art und Umfang der Bewirtschaftung wäre – auch zur Überprüfung der Auskünfte bei der Mobilitätsbefragung – sinnvoll. Eine solche Befragung wurde soeben für die TU Dresden vom dortigen Lehrstuhl für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (IVST), Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike, durchgeführt

Mit den verbesserten Grunddaten wären sodann die für den Bereich Mobilität und Verkehr relevanten Szenarien weiter zu konkretisieren, um Machbarkeitsstudien mit Kosten- und Wirkungsvergleichen etwa folgender Varianten durchzuführen:

1. Straßenbahnring entsprechend Team HÖGER

2. Seilbahnlösung mit Straßenbahnanschluß Station Campus Mitte entsprechend Team HEIDE

3. Seilbahnlösung ohne neue Straßenbahn im westlichen Abschnitt mit/ohne Busanschlüssen und weiteren ggf. automatischen Bedarfszubringern

Dies sollte auf der Grundlage von Basis-Szenarien mit zielorientierten Vorgaben zum Mobilitätsmanagement sowie zur preis- und ordnungspolitischen Flankierung (incl. Überwachung) für

Ausbaustufen in Anlehnung an die konzeptionellen Vorstellungen von HÖGER und in Abstimmung mit den Strategien von VEP/NVP erfolgen, so dass für die Varianten in Abhängigkeit unterschiedlicher Szenarien der „qualifizierte Stellplatzbedarf“ ermittelt werden kann.

Das P + R-Konzept wäre aus regionaler Sicht primär mit Angeboten nahe an den Wohnstandorten (statt eines "P+R-Ringes" mit mehr als 7.000 Stellplätzen - wie teilweise vorgeschlagen!? - rund um das Neuenheimer Feld) mit dem VEP bzw. regionalen Konzepten zu entwickeln.

Die vorgelegten Vorschläge - außer Team HÖGER – agieren wie bei einem Eventmanagement von Großveranstaltungen (Zugangssperren und Verlagerung nach Außen). Sie verlagern den Kfz-Pendlerverkehr überwiegend von den früheren NHF-Stellplätzen auf die umliegenden P+R-Plätze. Damit wirken sie den im Rahmen des VEP und NVP zu konzipierenden großräumigen Verlagerungen der Verkehrsmittelbenutzung bei weiten Wegen auf den ÖPNV entgegen. Für diese Zielerreichung sind vor allem auch Stufenkonzepte für die Bepreisung von P+R-Stellplätzen zu entwickeln, die wohnungsnah kostenlos oder günstig anzubieten sind und mit zunehmender Nähe zum Ziel (Längenanteil der Pkw-Nutzung) teurer werden sollten, um die sonst zu befürchtenden kontraproduktiven Nebeneffekte zu vermeiden (s. S. 7). Dies ließe sich zum Beispiel über die Vergabe wohnsitzabhängiger Berechtigungsscheine für Stellplatz- und P+R-Angebote regeln, über die Vergünstigungen der Dauerparker gegenüber den höheren Regelpreisen gewährt würden. Ein intelligenter Anreiz für den Modal-Shift hin zur ÖPNV-Nutzung wäre es, wenn die Parkgenehmigung auch als ÖPNV-Dauerkarte (Jobticket) genutzt werden könnte.

Da mit der Umsetzung derartiger Konzepte Verdrängungseffekte zu erwarten sind, sind benachbarte Gebiete entsprechend zu schützen (Parkraumbewirtschaftung mit Anwohnerparken).

Masterplan Im Neuenheimer Feld /NB

Planungsatelier Stufe 3

Stellungnahmen der Externen Experten und Lokalen Fachvertretern

Prof. Dr. Andreas Knie | Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

Prof. Dr. Andreas Knie

25. Juli 2019

Masterplan „Im Neuenheimer Feld /Neckerbogen“ (INF): Stellungnahme zu den Entwürfen der Teams

Grundsätzliches

Wie in meiner Stellungnahme aus dem Frühjahr schon betont, gehe ich davon aus, dass in einem relativ verlässlichen Vorhersagezeitraum bis 2025 bereits jetzt Trends so klar erkennbar und stabil sind, die - fortgesetzt - einen erheblichen Einfluss auf die Planungen im INF haben und die in keinem der Entwürfe berücksichtigt sind: Einige Entwicklungen nur kurz angedeutet:

- Die Zahl der Menschen, die die Stadt verlassen, wächst wieder an. Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes beträgt der negative Wanderungssaldo im Jahr 2017 alleine bei den größten kreisfreien Städten Minus 50.000 Einwohner. In der Tendenz wird dieser Trend weiter steigen, weil sich die Kosten für Wohnraum in dieser Zeit deutlich verteuert haben; gleichzeitig steigt das Armutsrisiko in den Stadtrandlagen: Die Zahl der dort zugelassenen Autos korreliert negativ mit dem Haushaltseinkommen. Das ehemals erstrebte „gute Leben“ verblasst, weil der Aufwand alles mit dem Fahrzeug zu machen als viel zu groß empfunden wird (UBA 2019). Ergo: Der Wunsch in einer urbanen Umgebung zu wohnen steigt, die Möglichkeiten entsprechenden Wohnraum zu erhalten, sinkt aber.
- Die Zahl der Studienanfänger wird deutlich zurückgehen: Nach Berechnungen der Kultusministerkonferenz aus dem Mai 2019 geht die Zahl der Studienberechtigten von etwas mehr als 500.000 Menschen im Jahr 2011 (bisheriger Peak) in einer sehr optimistischen Auslegung auf etwas über 400.000 Menschen im Jahr 2025 zurück. In BaWü wird sich die Zahl der Studienanfänger von 76.342 im Jahre 2016 (Peak) bis zum Jahre 2025 auf rund 69.000 Anfänger verringern, die Zahl könnte nochmals deutlich sinken. Das bedeutet, dass der Flächenbedarf der Universität neu überdacht werden muss.
- In diesem Zusammenhang sei nochmals daran erinnert, dass nach Berechnungen der EU die Bevölkerungszahl Deutschlands bis zum Jahr 2050 auf unter 80 Mio. Einwohner sinken wird. Sicherlich hängt dies von der strategischen Frage ab, ob Deutschland ein Einwanderungsland werden wird oder nicht. Ohne Zuzug und auf Basis der im Jahre 2018 wieder zurückgehenden Geburtenrate (unterhalb von 1,4) wird Deutschland noch wesentlich deutlicher auf rund 77 Mio. Menschen schrumpfen.
- Bei der Krankenhausplanung ist nicht sicher, ob es eine Konsolidierung und Konzentration auf große Häuser gibt. Oder ob sich doch der Trend zu einer ortsnahen Versorgung durchsetzen wird. Die Studie bzw. vor allen Dingen die Reaktionen auf die neuste Veröffentlichung der Bertelsmann Stiftung zu diesem Thema zeigen, wie große die Spannbereite der Erwartungen hier ist. Die Finanzlage der Krankenkassen, die in BaWü rund 90 Prozent der Investitionskosten der Krankenhäuser tragen, wird allge-

mein als sehr fragil angesehen, da ein langfristig wirksames und dem demographischen Wandel angepasstes Finanzierungskonzept fehlt.
- Generell kann hinsichtlich der Sozialstruktur der zukünftigen Gesellschaft festgehalten werden, dass die Zahl der Einpersonenhaushalte weiter steigt, die Scheidungsrate stabil zwischen 40 und 50 Prozent liegt und die Zahl der Alleinerziehenden stark steigend ist. Damit wird auch der demographische Wandel weiter beschleunigt, da die erwünschte Geburtenrate von 2,1 nicht erreicht wird.
- Bereits Ende des Jahres 2019 wird praktisch jeder Erwachsene bis 75 Jahre über ein Smartphone verfügen mit der Folge, dass sich Entscheidungen – gerade auch über die Verkehrsmittel – mehr und mehr auf mobile Plattformen verlagern und sich vom Besitzen zum Nutzen verschieben („Access").
- Der „Raumbedarf" der Erwerbsarbeit wird sich genauso wie die Zeitstruktur fundamental ändern. Rund 40 Prozent der Erwerbsarbeitsplätze sind nach Analysen des DIW nicht mehr an einen bestimmten Arbeitsplatz gebunden. Der aktuelle Boom der „Co-Working-Spaces" deutet die Richtung an: Räume werden flexibler genutzt, Arbeit verteilt sich mehr und mehr sozusagen im Raum. Der Ortsbezug lässt deutlich nach.

Zwischenfazit

Wie sich die Gesellschaft nun tatsächlich ändert, weiß man nicht. Aber DAS sie sich ändert, ist unabweisbar. Eine lineare Fortschreibung der Trends in mehr Büro-, Labor- oder Hörsaal Kapazitäten mit entsprechenden Verkehrsmengengerüsten kann einer zukunftstauglichen Quartiersentwicklung nicht gerecht werden. Das gesellschaftlich vorherrschende „Narrativ" einer Familie mit Reihenendhaus, privatem Automobil und geregelter Arbeitszeit löst sich mehr und mehr auf in eine multi-optionale Sozial- und Bedürfnisstruktur mit deutlich kürzeren Planungs- und Entscheidungsfristen, salopp im Satz zusammengefasst: „Nichts ist mehr von Dauer". Hinzu kommen technische Trends oder Umwelteinflüsse, von denen wir noch überhaupt nichts ahnen. Das wir keine fliegenden Untertassen bekommen werden und auch keine „Robotaxis", die wie durch Zauberhand in der Stadt umhersausen, scheint klar, aber: teilautonome und auch autonome Systeme werden im Bereich eines „Hub- and Spoke" die Verkehrsformen und Verkehrsströme grundsätzlich verändern. Es ist zukünftig davon auszugehen, dass moderne „Großgefäße" mit individualisierten Fahrzeugen kombiniert in einem Systemverbund funktionieren. Vermutlich kann damit die Zahl der Fahrzeuge von bisher durchschnittlich mehr als 400 Fahrzeugen auf 40 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner reduziert werden (sogenannte Lissabon-Studie). Die Frage ist nicht, wann „autonome Flotten" kommen, sondern wo und wie sie eingesetzt werden. Wer heute ein Quartier vom klassischen Angebot des privaten Autoverkehrs entlasten will, der kann auch heute dazu schon baulich die Weichen stellen.

Die vorgestellten Entwürfe berücksichtigen diese „disruptiven" Entwicklung aber überhaupt nicht bzw. bleiben im bestehenden Modal Split und Funktionsformaten. Lediglich die Frage wieviel MIV gedeckelt oder gar reduziert werden kann und welche technische Lösung dazu präferiert wird, ist in den Entwürfen graduell unterschiedlich verhandelt. Es geht also nicht um mehr oder weniger Fahrrad, mehr oder weniger MIV; eine Brücke mehr oder weniger. Es geht schlicht um die Frage: wie wollen wir morgen leben und arbeiten? Und was können wir HEUTE dazu tun, damit wir ein hoch performantes und nachhaltiges Quartier bekommen. Ein Quartier im Geiste der Charta von Athen „draußen" vor den Toren der Stadt, funktioniert

schon heute schlecht und in den nächste Jahren überhaupt nicht mehr. Aspetische Auslagerungen wie aus den 1960er und 1970er bekannt und geübt, stellen hinsichtlich Lebensqualität, Funktionalität und Ressourceneffizienz kein Perspektive mehr. Die Stadt muss sich sozusagen des Quartiers „neu bemächtigen“ und sich mit allen Elementen urbanen Lebens dort einquartieren. Es muss gemeinsam gearbeitet, gewohnt und gefeiert werden.

Als konkrete Ableitung für die Planung würde dies bedeuten:

- Weniger Flächenverbrauch generell;
- Weniger Verkehrsgerätschaften; andere Aufteilung und Beschreibung von Systemkomponenten;
- Völlig andere Mengengerüste von Verkehren
- Andere Raumaufteilungen: mehr Dichte aus Wohnen, Arbeit und Kultur im Quartier
- Schwerpunkt auf „provisorische“ Raum- und Gebäudelösungen mit großem experimentellen Optionen.

Nachweise: Auszüge aus den Erläuterungen zu den Entwürfen der Teams

HÖGER				
Zitate aus Erläuterung	„ Mit einer kurz-, mittel- und langfristigen Transformationsstrategie kann der Campus schrittweise in flexiblen Phasen weiterentwickelt werden. Veränderte Bedürfnisse der Nutzer sowie wissenschaftliche und gesellschaftliche Tendenzen können auf kreative Weise in eine dynamische Masterplanung und den Entwicklungsprozess integriertwerden. Der partizipatorische Planungsprozess sorgt für Ideen, Akzeptanz und Widerstandsfähigkeit“			
	„Zur Modernisierung des Gesamtsystems, der eigenen Infrastruktur und der Bewirtschaftung wird ein kurz- und langfristiges Mobilitätskonzept vorgeschlagen. Das Gesamtsystem (unabhängig vom Campus) kann durch den Ausbau des ÖPNV-Netzes, Bereitstellung flexibler ÖPNV-Angebote für abgelegene Gebiete, Errichtung von multimodaler Mobilitätshubs (Park+Go/Bike/Ride, E-Car-/Bikesharing, und DRPB/ Dynamic Routed Personal Bus) und Mobilitätspunkten (Fahrrad-, E-Bike und - Rollerstationen, DRPB und dynamische Info) sowie der Entwicklung von Plattformen für Car-Sharing und kombinierte multimodale Mobilität verbessert werden. Im Campus werden die Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verbindungen sowie Einrichtungen für Fahrräder/ E-Bike und Carsharing ausgebaut. Die Autonutzung und Stellplätze können zudem durch attraktive und kombinierte Mobilität (Job-Tickets, Rad, E-Bike) sowie eine dynamische Parkraumbewirtschaftung (abhängig von Nutzerprofilen) und intelligente Bezahlungssystem reduziert werden“			
HEIDE	**-**	**-**	**-**	**-**

ASTOC	-	-	-	-
Zitate aus Erläuterung	„Mit Blick auf den Planungszeitraum bis 2050 und der zurzeit in vielen Farben und Facetten gemalten Zukunft der Mobilität müssen heute die Weichen gestellt werden, die Bedarfe zeitgemäß zu steuern und abzudecken. Es geht dabei nicht darum, nur bestehende Defizite „klassisch“ hochzurechnen und zu beantworten“			
	Von 2035 bis 2050 • Verändertes Mobilitätsverhalten, starke Neigung zum Umweltverbund, weitere Reduktion des MIV aus den Stadtzentren, • Unabhängigkeit vom Verbrennungsmotor • Starke Automatisierung des motorisierten Verkehrs • Weitere Reduktion des Parkraumangebots • Volocopter für Rettungseinsätze • Kostenfreier ÖPNV + Kopplung mit City-Maut • Weiterer Ausbau regionales ÖV-Angebot • Weiterer Ausbau Rad-Infrastruktur			
MØLLER	-	-	-	-
Zitate aus Erläuterung	„Verbesserung des Mobilitäts-angebotes und der Konnektivität über den Campus hinaus Planung unter Berücksichtigung des menschlichen Maßstabs mit Fokus auf Fußgänger und Radfahrer Integration öffentlicher Grünflächen Ziele des Mobilitätskonzeptes - Eine Verbesserung des Modal Splits auf dem Neuenheimer Feld; Zunahme von Fußgänger-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr - Eine damit verbundene Veränderung des Mobilitätsverhaltens; durch Bewusstsein für nachhaltigere Fortbewegung und die einfachere Nutzung von nachhaltigem Verkehr im Vergleich zu dem privaten PKW - Eine auf Fußgänger und Fahrradfahrer ausgerichtete Infrastruktur - Ein Mobilitätsnetzwerk, welches das Neuenheimer Feld als Teil der Stadt sieht - Eine Verbesserung der Zugänglichkeit von Rettungsfahrzeugen, besonders zum Klinikum - Ein Umstieg auf nachhaltigere Technologien zur weiteren Reduzierung des CO2-Ausstosses um das Gelände; durch die Einführung von Elektro- und Wasserstoffladestationen und Sharing Angeboten - Eine Verhinderung des weiteren Anstiegs des PKW-Anteils bis 2050“			

Masterplan Im Neuenheimer Feld /NB

Planungsatelier Stufe 3

Stellungnahmen der Externen Experten und Lokalen Fachvertretern

Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp – Mobilität | Technische Universität Kaiserslautern

Hartmut Topp

Neuenheimer Feld – Stellungnahme Mobilität

Am Ende der 3. Stufe des Planungsprozesses sind alle vier Entwürfe deutlich weiterentwickelt – das gilt insbesondere auch für den Bereich Mobilität. Bevor ich jedoch auf die Mobilitätsaspekte eingehe, thematisiere ich die unterschiedliche starke Einbeziehung des Hühnersteins in künftige Campusnutzungen. Das *Team ASTOC* und das *Team Heide* haben die Bebauung zurückgenommen, einzig das *Team Höger* belässt diese Fläche vollständig in der heutigen landwirtschaftlichen Nutzung. Die dadurch aufgeworfene Frage nach Erfüllung der vorgegebenen Geschossfläche führte zu der interessanten Feststellung, dass auch das *Team Höger* unter Berücksichtigung unterirdischer Flächen, die in den anderen Entwürfen nicht angerechnet sind, und einer etwas stärkeren Verdichtung – „Campus Kompakt" – die Vorgaben der Aufgabenstellung erfüllt. Daraus ist meines Erachtens abzuleiten, dass der Hühnerstein grundsätzlich in allen Entwürfen von Bebauung freigehalten werden kann. Dann sollte allerdings der Klausenpfad nicht zu einer Ringstraße ausgebaut werden – wie im *Entwurf Møller*. Der Übergang vom Campus über den Klausenpfad ins freie Feld hat eine besondere Qualität, die vom *Team Höger* unter Hinweis auf Luftströmungen noch unterstrichen wurde. Die Freihaltung des Hühnersteins erleichtert zudem die interne Erschließung des Campus, da einige relativ lange interne Wege entfallen.

1

Festzustellen ist, dass die Entwürfe sich in der 3. Stufe – abgesehen von der sehr unterschiedlichen externen Verkehrserschließung – aufeinander zubewegt haben. Das gilt auch für die interne Erschließung des Campus.

Das weitergehende Bemühen um eine Reduzierung des MIV und einen möglichst autofreien Kernbereich durch periphere Anordnung der Stellplätze wird in allen Entwürfen deutlich. Die Anzahl der Stellplätze insgesamt unterscheidet sich allerdings stark. *Team ASTOC* mit 5.000 Stellplätzen: „Wir werden den ruhenden Verkehr nicht los." – Das ist kurz- und mittelfristig sicher richtig, langfristig jedoch in dieser pauschalen Aussage zu hinterfragen, zumal das *Team ASTOC* ebenso wie das *Team Heide* mit regionalem P&R arbeitet, um insbesondere Pendlern aus ländlichen Räu-

men das Umsteigen zu ermöglichen. Warum im *Entwurf Heide* an der S-Bahnstation Wieblingen 4.000 Stellplätze entstehen sollen, erschließt sich nicht bei der hier gegebenen ÖPNV-Qualität. Überhaupt sind die Größen der P&R-Plätze auch in anderen Entwürfen zu hinterfragen. Das *Team Höger* arbeitet mit kleineren über das Stadtgebiet verteilten Mobilitätshubs. Wichtig wäre eine Angabe der Anzahl der unbedingt auf dem Campus erforderlichen Stellplätze nach Nutzergruppen, zum Beispiel für den unabweisbaren Bedarf von Schichtarbeitenden und eventuell auch anderen Nutzergruppen durch die Projektträger. Dieser unabweisbare Bedarf sollte – sofern es zu Neubau kommt – in automatischen Parkierungsanlagen gedeckt werden, die weniger Fläche pro Fahrzeug benötigen, und die nach Eingewöhnung auch in der Nutzung komfortabler als konventionelle Parkierungsanlagen sind. Unabhängig von den einzelnen Entwürfen ist eine lückenlose Parkraumbewirtschaftung dringend anzuraten, deren Einnahmen zum Beispiel für die Finanzierung von Jobtickets für den ÖPNV verwendet werden können.

In der externen ÖPNV-Erschließung des Campus gibt es sehr unterschiedliche Ansätze: Den Straßenbahnring als Option im *Entwurf Höger*, die Bus-Ringerschließung im *Entwurf Møller*, die Luftseilbahn im *Entwurf Heide* und die „Campusflotte“ im *Entwurf ASTOC* mit Mobilitätshubs und automatischen Shuttles, die an die Straßenbahn in der Berliner Straße andocken, aber auch über die Brücke an die S-Bahn-Station Wieblingen. Die Straßenbahn in der Berliner Straße soll – ebenso wie die über den Campus führenden Buslinien – in ihrer Frequenz verstärkt werden. Der Straßenbahnring über den Campus im *Entwurf Höger* steht grundsätzlich für eine sehr leistungsfähige Erschließung mit Minimierung der Umsteigenotwendigkeit bei guter Erreichbarkeit sowohl aus der Stadt als auch aus den nördlichen Nachbargemeinden. Jedoch stellt sich aufgrund der Vorgeschichte mit der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses die Frage der kurz- oder mittelfristigen Realisierbarkeit.

Letzteres gilt auch für die Brücke: Man ist sich einig, dass sie so schnell nicht zu realisieren ist. Ganz ohne Brücke – auch langfristig – kommt der *Entwurf Heide* aus mit der Seilbahn anstelle der Brücke. Der *Entwurf Höger* zeigt auf, wie die Erschließung mit oder auch ohne Brücke funktionieren kann. Im *Entwurf Møller* wird vorgeschlagen, solange es die Brücke nicht gibt, eine Buslinie von Wieblingen über die Berliner Straße in den Campus zu führen, was nicht überzeugt. Allen Entwürfen, die mit Brücke arbeiten, ist gemein, dass die Brücke für ÖPNV (Straßenbahn und/oder Bus),

Fahrrad, zu Fuß und für Notfallfahrzeuge, nicht aber für allgemeinen MIV vorgesehen ist. So richtig das ist, so fraglich ist es, ob die Restriktion für den allgemeinen MIV politisch durchzuhalten ist, wenn die Brücke erst einmal steht. Im *Entwurf ASTOC* fahren (automatische) Shuttles über die Brücke, was die Frage nach der Leistungsfähigkeit aufwirft (siehe auch weiter hinten).

Die Förderung des Radverkehrs – sowohl extern wie intern auf dem Campus – ist in allen Entwürfen Thema mit hohem Potenzial.

Den Teams wurde in der dritten Phase ein Verkehrsmodell zur Verfügung gestellt. Das erlaubt weitergehende Einschätzungen des jeweiligen Entwurfs, kann aber nicht eins zu eins künftige Entwicklungen abbilden, da es im Wesentlichen heutige Verhaltensweisen unterstellt.

Bei heutigen und künftigen Beschäftigtenzahlen bleibt ein massentauglicher ÖPNV unverzichtbar. Automatische Shuttledienste – wie als Teil der „Campusflotte“ im *Entwurf ASTOC* – sollen in Anbindung an das leistungsfähige Straßenbahnnetz in der Berliner Straße und an die S-Bahn-Station Wieblingen die Feinerschließung des Campus wahrnehmen, wobei die Verbindung von Wieblingen über die Brücke eigentlich keine Feinerschließung ist, sondern externe Anbindung mit hohem Verkehrsaufkommen. Um ausreichende Kapazität zu gewährleisten, könnten mehrere Shuttles elektronisch gekoppelt werden – wofür es bisher kein Beispiel gibt und was deshalb einerseits den Labor-Charakter noch unterstreicht, und andererseits Risiken erzeugt und in gewissem Widerspruch zu feinverteilenden Shuttles steht.

Auch bei künftig sich ändernden Lebens- und Arbeitswelten – sowie automatischem Autofahren – wird bei der hier vorliegenden Konzentration von Arbeitsplätzen, Patienten und Besuchern ein leistungsfähiger, massentauglicher ÖPNV gebraucht. Die Voraussetzungen dafür wären im vorher schon diskutierten Straßenbahnring sehr gut, aber auch mit Straßenbahn in der Berliner Straße plus Seilbahn zwischen Wieblingen und Berliner Straße (Haltestelle Technologiepark). Legt man den üblichen 300m-Einzugsbereich einer Straßenbahn zu Grunde, dann kann von den drei Haltestellen in der Berliner Straße etwa ein Drittel der Campusfläche (ohne Hühnerstein) zu Fuß erreicht werden, nimmt man die Seilbahnstationen Kinderklinik und Mitte hinzu, so kommt man auf gut die Hälfte. Auch wenn nicht Alle 300 m zu Fuß gehen, wird deutlich, dass die Feinverteilung mittels Shuttles, Tretrollern oder ähnlichen Mikro-

Fahrzeugen relativ entspannt betrachtet werden kann, zumal die über den Campus führenden Buslinien (Beispiel *Entwurf Höger)* erhalten bleiben.

Charakteristikum im *Entwurf Heide* ist die Seilbahn. Die Kapazität einer Seilbahn erreicht die einer Straßenbahn; im Gegensatz zum Takt einer Straßenbahn ist eine Seilbahn ein Stetigförderer mit extrem kurzen Wartezeiten. Denkbar ist eine Arbeitsteilung: Die Seilbahn erschließt von Westen über die S-Bahn-Station Wieblingen, die Straßenbahn über den Hauptbahnhof den Rest der Stadt sowie die nördlich angrenzenden Gemeinden. Eine solche Arbeitsteilung käme mit dem westlichen Ast der Seilbahn zwischen Wieblingen und Berliner Straße aus, unter Verzicht auf den vorgeschlagenen südlichen Ast zum Hauptbahnhof, der durch Busse in der Tiergartenstraße ersetzt werden könnte.

Bemerkenswert am Seilbahnkonzept ist der Vorschlag, statt der üblichen Pylone Hochpunkte der Gebäude als Ankerpunkte zu verwenden; das gibt dem Projekt eine besondere städtebauliche Note; die erforderliche Vertikalerschließung ist auch bei U-Bahn-Stationen und Bahnhöfen üblich. Die als Ankerpunkte dienenden Gebäude sind allerdings als Vorleistung erforderlich, was unnötige Abhängigkeiten erzeugt. Das *Team Heide* hat deshalb in Phase 3 aufgezeigt, wie die Seilbahn – und insbesondere auch die Station Neuenheimer Feld Mitte – auch ohne Kopplung mit einer Bebauung realisiert werden könnte. Städtebaulich und straßenräumlich bemerkenswert ist die Umsteigestation in der Berliner Straße.

4

Urbane Seilbahnen als Alltags-ÖPNV – deutlich über touristische Bedeutung hinaus – gibt es bisher in Deutschland nicht und in Europa ausgesprochen selten. Interessant ist die Portland Aerial Tram in den USA, die ebenfalls ein Uni- und Klinikgelände erschließt. Trotz Portland wäre die vom *Team Heide* vorgeschlagene Seilbahn ein innovatives Alleinstellungsmerkmal und ein echter „Hingucker". Mehrere Seilbahnprojekte – so auch die Verbindung der Marburger Uni-Standorte – sind gescheitert an den Einsprüchen der Eigentümer überflogener Grundstücke. Das *Team Heide* hat durch entsprechende Trassenwahl dem Rechnung getragen. Kapazität, Reisezeit und Barrierefreiheit der Seilbahn sind stimmig, noch angemerkte offene Fragen nach Betriebskosten und insbesondere auch nach den Werkstattkosten eines neuen Verkehrsmittels sollten unabhängig gutachterlich geprüft werden. Immerhin gibt es in Heidelberg mit Molkenkurbahn und Königstuhlbahn bereits zwei touristische Standseilbahnen, die von der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG (HSB) betrieben

werden. Die Seilbahn nimmt in meiner Stellungnahme besonders breiten Raum ein, was zwei Gründe hat: (1) Als urbanes Verkehrsmittel im ÖPNV sind Seilbahnen bisher in Deutschland wenig bekannt, und (2) ich empfehle, den Seilbahn-Vorschlag auf jeden Fall weiterzuverfolgen, wobei der südliche Ast zum Hauptbahnhof durchaus in Frage zu stellen ist.

Die Binnenmobilität auf dem Campus sollte ganz überwiegend zu Fuß und mit Fahrrad abwickelbar sein – Campus der kurzen Wege. Die öffentlichen Räume sind vorrangig aus Fußgängerperspektive hinsichtlich Aufenthalt und Orientierung zu konzipieren. Hervorzuheben sind hier die kurzen Wege im *Entwurf Höger* und die klaren Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen im *Entwurf ASTOC* in Korrespondenz zu den klar gegliederten Quartieren, was für den *Entwurf Heide* in leicht abgeschwächter Form ebenfalls zutrifft. Im *Entwurf Møller* ist das weniger gut ablesbar, eine Stärke ist hier aber die interne Anbindung des Hühnersteins, was aufgrund obiger Bemerkungen zum Hühnerstein aber weniger relevant ist. Im *Entwurf Heide* gefällt mir auch die klare Fortführung der Nord-Süd-Achse in der Fuß- und Fahrradbrücke sowie der offene Zugang zum Wehrsteg.

Fazit: Aus Sicht der Mobilität empfehle ich die Weiterarbeit mit dem *Team Heide* und der Seilbahn als Basis. Dies könnte kombiniert werden mit der internen Verkehrserschließung von *Team ASTOC* oder *Team Höger*. Beim *Team Höger* würde mich außerdem interessieren, in welchem Maße die höhere Dichte zum Campus kürzerer Wege führen könnte, und wie sich die Dichte auf die Qualität der Freiräume auswirkt. 5

Kaiserslautern, im Juli 2019

Masterplan Im Neuenheimer Feld /NB

Planungsatelier Stufe 3

Stellungnahmen der Externen Experten und Lokalen Fachvertretern

Prof. Brian Cody | Technische Universität Graz

Stellungnahme, Nachhaltigkeit und Energie
Masterplanprozess, Universität Heidelberg

Die energetischen Ansätze der vier teilnehmenden Teams sind in sich sehr ähnlich und beruhen größtenteils auf Standardkonzepten und –komponenten; aktive Solarenergieproduktion mittels Photovoltaik bzw. Solarthermie, welche hauptsächlich auf den Dachflächen vorgesehen wird, oberflächennahe Geothermie mit Wärmepumpen und im kleineren Ausmaß die Erzeugung und Verwendung von Biogas (Biogaserzeugung aus Bioabfällen). Diese dezentrale Energieerzeugung mittels erneuerbarer Energien soll mit Niedertemperaturnetzen zur Wärmeverteilung und saisonalen Wärme- und Kältespeicherungssystemen kombiniert werden. Die Verwendung von Abwasserwärmetauschern wird von manchen Teams auch vorgeschlagen. Power-to-Gas-Anlagen sowie der Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur (Wasserstoff als Energieträger für den Campus) werden von manchen Teams vorgeschlagen. Allerdings ist es nicht ersichtlich, woher der überschüssige Strom bzw. der Wasserstoff herkommen soll.

Von einem Team (Högger) wird ein "Anergienetz" in Verbindung mit oberflächennaher Geothermie vorgeschlagen. Dieser Ansatz ist aufgrund des Energieeinsparpotentials, das u.U. durch eine Wärmeverschiebung zwischen unterschiedlichen Nutzern entstehen kann, durchaus interessant. Aussagen zu dem Ausmaß des zu erwarteten gleichzeitigen Auftretens von Wärme- und Kältebedarf, werden jedoch nicht getätigt. Dieses wäre notwendig, um ein solches Potential auszulösen. Auch die Notwendigkeit eines höheren Warmwasser-Temperaturniveaus (Klinik, Dampf, Warmwasserbereitung etc.) wird dabei nicht berücksichtigt.

Von einem Team (Moller) wird der Aufbau dezentraler auf dem Campus verteilter öffentlich zugänglicher Energiepavillons vorgeschlagen, mit dem Ziel, das Thema für die Campusnutzer sichtbar zu machen. Eine Verknüpfung mit der Mobilitätsinfrastruktur des Campus sowie mit den geplanten Sport- und Freizeiteinrichtungen wird angedacht.

Die vorgestellten Ansätze sind alle auf der technologischen bzw. technischen Ebene angelegt und befassen sich hauptsächlich mit der zukünftigen Energieversorgung des Areals mittels erneuerbarer Energien bzw. mit allgemein gehaltenen Thesen hinsichtlich der Sanierung des Bestands und des anzuwendenden energetischen Standards beim Neubau.

Leider liefert keine der Entwürfe überzeugende Antworten auf die Frage, welche städtebaulichen bzw. baulichen/ architektonischen Strategien und Konzepte entsprechende Antworten auf die anstehenden Herausforderungen im energetischen Bereich (Nearly-Zero Energy Buildings 2020, Energiewende etc.) liefern könnten. Hier wären entsprechende Ansätze hinsichtlich der Form, Konfiguration, Typologie etc. sehr interessant.

Hinsichtlich des Umgangs mit dem Thema „Nachhaltigkeit und Energie", liefert der Entwurf des Teams Moller den umfassendsten und am meisten durchdachten Ansatz. Das Auftreten des Teams bei den Workshops war ebenfalls am überzeugendsten. Folgende Ranking der Teams unter dem o.a. Gesichtspunkt wird vorgenommen:

- Moller
- Höger
- Astoc
- Heide

Für die weitere Bearbeitung werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

Das Potential der aktiven solaren Energieproduktion kann durch eine möglichst niedrige Bebauung sowie optimale Orientierung und Anordnung der Baukörper maximiert werden.

Aus energetischer Sicht erfolgt die optimale Orientierung der Baukörper mit Längsachse in Ost-West-Richtung.

Die Gebäudeabstände sollten nach Sonnenstrahlung im Winter optimiert werden (Besonnung der Südfassaden sowie der Außenplätze).

Eine evtl. Höhenstaffelung nach Norden hin sollte in Erwägung gezogen werden.

Eine möglichst hohe Kompaktheit der Baukörper ist anzustreben.

Bei der Auswahl der Gebäudetypologie soll das Potential für die Integration von Kommunikationsräumen (außen und innen) bedacht werden.

Bei der Gestaltung der Außenräume gilt es Plätze zu schaffen, die im Winter gut besonnt und möglichst vom Wind geschützt sind. Die Integration von Vegetation und Wasserflächen ist zu überlegen.

Bei der Planung von Anlagen zur solaren Stromproduktion ist die Geometrie der geplanten Bebauung (Baukörperanordnung und Orientierung, Form, urbane Dichte) zu berücksichtigen und ggf. zu optimieren.

Durch die Ausarbeitung exemplarischer Situationen können die Konzepte zur aktiven und passiven solaren Energienutzung plausibilisiert werden.

Die Masterplanansätze unterscheiden sich zum Teil durch die Art des Umgangs mit der erforderlichen zusätzlichen Baumasse und zwar, ob diese allein durch eine Nachverdichtung auf dem bestehenden Campus oder in Kombination mit einer Expansion auf zusätzlichem Baugrund im Norden bzw. zum Neckar hin erfolgt. Bei der Nachverdichtung gilt es zu beachten, dass neben den möglichen positiven Aspekten hinsichtlich urbaner Dichte auch negative Aspekte wie eine Verstärkung des Wärmeinseleffekts und ungünstige Auswirkungen auf die Belichtung und Besonnung der Gebäude und Zwischenräume (Plätze) auftreten können. Der Umgang mit der dritten Dimension (Z-Achse) ist in diesem Zusammenhang zu überlegen (z.B. die Verwendung unterschiedlicher Gebäudehöhen).

Bezüglich der vorgeschlagenen Änderung des bestehenden Wärmeverteilungsnetzes auf ein Niedertemperaturnetz, sollte ein ganzheitlicher energetischer Vergleich angestellt werden, bei dem der Förderungsenergiebedarf und die thermischen Energieverluste berücksichtigt werden. Auch die Notwendigkeit eines höheren Temperaturniveaus (Klinik, Dampf, Warmwasserbereitung etc.) soll dabei berücksichtigt werden.

26. Juli 2019

Univ. Prof. Brian Cody
Energy Design Cody Consulting GmbH

Masterplan Im Neuenheimer Feld /NB

Planungsatelier Stufe 3

Stellungnahmen der Externen Experten und Lokalen Fachvertretern

Prof. Michael Braum | IBA Heidelberg

ASTOC | RMPSL.LA | PTV | SSV | TEAMPLAN

Das Konzept beruht auf der These, dass eine Universität unterschiedliche Räume braucht, aber keine Stadt ist. Hieraus leiten die Verfasser eine überzeugende Entwurfsstrategien ab.

Der Beitrag vom ASTOC überzeugt durch seine programmatisch pragmatische Herangehensweise, die an die Strategie des „Perspektivischen Inkrementalismus" erinnert.

Er bietet in den geforderten Themenfeldern STÄDTEBAU + FREIRAUM, MOBILITÄT sowie ENERGIE tragfähige, robuste und zukunftsweisende Lösungsansätze. Die prägnante räumlich wirksame Strukturierung in einzelne Cluster unterschiedlicher Prägung (Technologiequartier, Universitätsquartier, Forschungsquartier etc.) verspricht eine verträgliche Offenheit und Flexibilität von Einzelprojekten.

Als den Campus besonders prägend werden die öffentlichen Räume bewertet. Demzufolge bilden sie in ihrer Hierarchisierung und ihrer grundlegenden gestalterischen Ausprägung konsequent das konstituierende Grundgerüst des Campus. Die „Thematischen Bebauungscluster" orientieren sich zu den öffentlichen Räumen. Dies verleiht dem Campus einen „urbanen Charakter", ohne mit den konventionellen Elementen einer Blockrandschließung gegen die dem Campus zugrundeliegende Idee der Solitäre im landschaftlich geprägten Freiraum gegenzuarbeiten.

Die heute schwer erkennbare Freiraumstruktur wird zu einem schlüssigen Raumsystem entwickelt. Im Zentrum findet das „Forum", das zu einem prägenden Knotenpunkt innerhalb des Freiraumkonzepts wird, seinen Standort. Es wird das „Herz" des Campus.

Die Übergänge zu den angrenzenden Stadtquartieren (Wieblingen, Neuenheim und Bergheim) werden mit unterschiedlichen baulichen Maßnahmen klar formuliert. Der gegenwärtigen Abschottung des Neckars durch Zoo, Sportplätze und andere Nutzungen wird durch überzeugende punktuelle Interventionen entgegengewirkt.

Das vorgeschlagenen Mobilitätskonzept, das sich durch einen Mix umweltfreundlicher Verkehrsarten, ohne den Bau einer Straßenbahn, auszeichnet überzeugt.

Das energetische Konzept basiert auf einer dezentralen Struktur und einem MIX erneuerbarer Energien. Es bleibt in der Konkretisierung vage.

Heide | Die Landschaftsarchitekten | VKT Köhler & Taubmann

Das Neuenheimer Feld ist die „Spiegelung" von Neuenheim. Die städtebauliche Entwicklung des Campus muss daraus folgend ein „urbanes Verständnis" einer Campusentwicklung widerspiegeln. Der Campus soll zur „Wissenschaftsstadt am Neckar" entwickelt werden.

Dabei wird der Gestaltung der Öffentlichen Räume eine besondere Bedeutung zuteil. Es entsteht ein überzeugendes Raumkonzept, das sich vielleicht ein wenig zu streng an der „Blockrandausbildung" orientiert. Dabei überzeugt die Idee, das zentrale öffentliche Räume durch besondere Gebäude akzentuiert werden.

In der Mitte des Campus befindet sich der zentrale Campusplatz, der (anders als im Entwurf ASTOC) als explizit freie Mitte definiert wird.

Gestalterisches Rückgrat und gleichzeitig Orientierungselement ist die vorgeschlagene Erschließung durch eine Seilbahn, die vom S-Bahnhalt Wieblingen, den Campus Neuenheimer Feld über den SRH Campus kommend, erschließt. Die Stationen, in Teilen hybride Gebäude werden zu Landmarken. Der Vorschlag einer Seilbahn überzeugt nicht nur aufgrund der intelligenten Vernetzung unterschiedlicher Campusse, sondern auch durch die Leistungsfähigkeit des Systems und dessen vermutlich schnellere Realisierung gegenüber einer Straßenbahntrasse. Darüber hinaus wäre eine Seilbahn als Alleinstellungsmerkmal des Campus Neuenheimer Feld sicherlich imageprägend.

Das Konzept wirkt robust und bis ins Detail durchdacht. Dabei ist es flexibel genug, um über einen größeren Entwicklungszeitraum auf unterschiedliche Bedarfsanforderungen und Nutzungsansprüche eingehen zu können, ohne dabei Gefahr zu laufen, an struktureller Prägnanz zu verlieren.

Kerstin Höger Architekten | Amstein + Walthert | IBA Hüsler

Im Entwurf lassen sich die selbst gesetzten Zielsetzungen

1. Humaner Städtebau
2. Ökologische Freiräume
3. Effiziente Mobilität und
4. Klimaneutrale Infrastruktur

nicht ablesen.

Der Beitrag bringt gegenüber dem letzten Kolloquium nichts wirklich Neues. Die Nachverdichtungen erscheinen noch immer wenig überzeugend. Die Struktur der Öffentlichen Räume verspricht wenig Orientierung.

Die Erläuterungen zum Mobilitätskonzept bleiben zu sehr der Theorie verhaftet.

Das energetische Konzept ist dezentral aufgebaut, bleibt jedoch zu sehr auf der „Oberfläche".

C.F. MØLLER | ARUP | HENN

Der Entwurf hat sich gegenüber der letzten Vorstellung deutlich weiterentwickelt. Er bewegt sich im Spannungsfeld zwischen den Anforderungen an die Entwicklung eines „adaptiven" und in seiner Entwicklung möglichst freien Campus und denen einer Ausbildung eines klaren Raumgefüges über die öffentlichen Räume.

Die flexible Clusterbildung trägt den Anforderungen der Wissenschaften an die „Opportunität der Forschung" Rechnung.

Beim Konzept der öffentlichen Räume überzeugt die Überlagerung dreier Raumsysteme, das „Urbane Netz", das „Grüne Netz" und das „Identitätsnetz".

Das energetische Konzept wirkt durchdacht und zukunftsweisend.

Eingebunden sind Parks und Plätze, die das Potenzial als Begegnungsorten zu dienen, haben. Erforderliche Sonderfunktionen werden überzeugend in das System der öffentlichen Räume eingebunden.

Der Entwurf ist flexibel, um langfristig auf sich ändernde Anforderungen zu reagieren und gleichsam als robustes Raumgerüst zu dienen, das die Entwicklungskorridore angemessen beschreibt.

Empfehlung einer Rangfolge

Die Beiträge haben sich in diesem intensiven geführten Prozess einander angenähert.

Entscheidendes Kriterium für eine Rangfolge ist für mich die Erfüllung der Ansprüche eines zukunftsfähigen Campus, die Klarheit des Entwurfs und die Überzeugungskraft durch die Entwurfsverfasser.

Ein Campus benötigt präzise und dabei unkomplizierte Entwicklungsvorgaben, ein robustes Grundkonzept, eine Flexibilität im Phasing und überzeugende räumliche Atmosphären.

Folgende Reihung schlage ich vor diesem Hintergrund vor:

TEAM ASTOC

Aufgrund der intelligenten Strategie, die entwicklungsstrategische Instrumente überzeugend mit einem städtebaulichen und freiräumlichen Repertoire im Sinne eines „modularen Baukastensystems" miteinander verbindet. Das entspricht einem zukunftszugewandten Planungsverständnis, das eine überzeugende Balance von labilen und stabilen Parametern sucht.

TEAM FERDINAND HEIDE

Der Beitrag zeichnet sich durch ein robustes städtebaulich-freiräumliches Konzept aus, das an den richtigen Orte bauliche und freiräumliche Akzente setzt. Die Durcharbeitungstiefe überzeugt im Vergleich zu allen anderen Beiträgen. Der Beitrag stellt eine sinnvolle Ergänzung der Vorschläge von ASTOC dar. Die Idee der Seilbahn ist faszinierend. Sie scheint nicht nur plausibel sondern als perspektivische Ergänzung des Heidelberger Mobilitätskonzepts sinnvoll.

TEAM C.F. MØLLER

Der Beitrag überzeugt durch den konzeptionellen städtebaulich-freiräumlichen Ansatzes. Auffallend ist das konzeptionelle Verweben räumlicher und funktionaler Ansprüche, beispielsweise bezogen auf die Integration notwendiger ökologischer (Ausgleichs)Funktionen.

TEAM KERSTIN HÖGER

Die Arbeit des Teams Höger hat einen wichtigen Beitrag in der Fokussierung auf die Bestandsentwicklung gelegt. Hierin sehe ich dessen zentralen Beitrag im Gesamtverfahren

FAZIT UND SCHLUSSEMPFEHLUNG

TEAM ASTOC wird mit der Konkretisierung des Masterplanes beauftragt.

Im Rahmen der Konsolidierungsphase sollten die übrigen Teams mit spezifischen Teilaspekten einbezogen werden:

1. TEAM HEIDE mit der Aufgabe der Konkretisierung der Seilbahn und dem Entwurf eines Hybridgebäudes
2. TEAM C.F. MØLLER bezogen auf die Beratung in der Verknüpfung städtebaulicher mit funktionalen Agenden (Energiekonzept, Ökologiekonzept etc.)
3. TEAM HÖGER mit Testentwürfen zum Ausloten von Nachverdichtungspotenzialen auf derzeit untergenutzten Flächen

Michael Braum
Heidelberg, den 23. Juli 2019

Masterplan Im Neuenheimer Feld /NB

Planungsatelier Stufe 3

Stellungnahmen der Externen Experten und Lokalen Fachvertretern

Dieter Teufel | UPI – Umwelt- und Prognoseinstitut e.V.

Masterplan Neuenheimer Feld
Stellungnahme zu den 3. Entwürfen der Teams

1 Masterplan 100% Klimaschutz

Der vom Gemeinderat Heidelberg einstimmig beschlossene Masterplan 100% Klimaschutz verlangt eine Reduktion des Endenergiebedarfs bis 2050 um 50% und der CO_2-Emissionen um 95%.

Keines der Teams hat bisher eine Berechnung des zukünftigen Endenergiebedarfs und der CO_2-Emissionen im Verkehr vorgelegt.

2 Verkehrskonzepte

Am ehesten erscheint das von Team HÖGER vertretene Konzept (maximale Reduktion des MIV, Ausbau des in Heidelberg etablierten Straßenbahnsystems, Kombination mit neuen Verkehrsmitteln und maximale Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs) geeignet, in die Nähe der Klimaschutz-Zielwerte zu kommen.

Team HÖGER und Team HEIDE bauen auf bewährten Verkehrssystemen auf und integrieren neue Verkehrsmittel und Systeme wie SMART-City, autonome und verbundene Autos und Shuttle-Busse, flexible ÖPNV-Angebote für weniger dicht besiedelte Gebiete u.a.. Dies erscheint erfolgversprechend.

Die Teams ASTOC und MØLLER setzen dagegen schwerpunktmäßig einerseits auf neue, unerprobte Systeme (autonome Shuttlebusse), andererseits auf alte, nicht sehr leistungsfähige Systeme (Busse). Es ist sinnvoll, neue Verkehrssysteme wie autonome Fahrzeuge auszuprobieren und zu entwickeln. Bei einem Projekt mit heute bereits 32 000 PKW-Fahrten pro Werktag und zukünftig insgesamt rund 120 000 Wegen/Fahrten im Quell-/Zielverkehr pro Werktag wäre es jedoch problematisch, wenn man sich in der Erschließung auf solche Systeme verlassen würde. Wenn neue Systeme in der Realität nicht das halten, was sie heute versprechen, bliebe die seit drei Jahrzehnten unbefriedigende Verkehrssituation erhalten und würde sich weiter verschärfen. Gleichzeitig wäre die Entwicklung der Institutionen im Campus gefährdet.

UPI - Institut, Handschuhsheimer Landstr.118a, D-69121 Heidelberg, Tel. 06221/45 50 55, Fax -56,
E-Mail: upi@upi-institut.de, Internet: www.upi-institut.de

3 Autonome Shuttle-Busse

Die von ASTOC vorgesehenen autonomen Shuttle-Busse hätten eine Kapazität von 5 - 15 Personen.[1] An der Straßenbahnhaltestelle Technologiepark liegt die Zahl der Ein- und Aussteiger Richtung NHF pro Werktag heute bereits bei ca. 7 000. Zur Rushhour steigen heute aus einer Straßenbahn bis zu 80 Fahrgäste aus, wenn zwei Straßenbahnen aus Nord und Süd gleichzeitig ankommen, sind es bis zu 150. Mit der neuen Rhein-Neckar-Tram der rnv können es bei den geplanten Zuwächsen im NHF und einem größeren Modal-Shift zur Rushhour in Zukunft leicht bis zu 300 sein. Es ist schwer vorstellbar, wie ein attraktiver Weitertransport in den Campus mit autonomen Shuttle-Bussen bewerkstelligt werden könnte. Die Gefäße sind zu klein. Werden mehrere Shuttle-Busse aneinander gehängt, tritt ein anderes Problem auf: Shuttle-Busse haben keine Haltestellen, keine festen Fahrwege und keinen festen Takt, sondern kommen, fahren und halten auf Anforderung der aus- und einsteigenden Fahrgäste. Dies ist auch einer der Gründe für ihre Kleinheit. Wären sie größer, wären die Zeitverluste bei zahlreichen Ein- und Aussteigern an verschiedenen Stellen und Umwegen zu groß. Hängt man mehrere Busse aneinander, nähmen die Zeitverluste zu, weil jeweils die gesamte verbundene Flotte zusammen anhalten muss. Bei einer Straßenbahn durch den Campus mit wesentlich größerer Kapazität, festen Haltestellen an hoch frequentierten Zielpunkten und umsteigefreien Verbindungen entfallen diese Probleme. Die von ASTOC als „*Rückgrat und Verbindungsstück der flexiblen Mobilitätsangebote*“ für das NHF vorgesehenen autonomen Shuttle-Busse werden ihre Stärken in Zukunft, wenn autonome Fahrzeuge funktionieren, vor allem im ländlichen Bereich mit geringeren Nutzerzahlen haben, wo ein herkömmlicher ÖPNV zu unattraktiv ist. In hoch frequentierten Bereichen mit hohen Fahrgastzahlen werden autonome Systeme nur auf Schienenwegen mit großen Gefäßen und mit festen Haltepunkten Vorteile bieten.

4 Straßenbahn

Im letzten Entwurf hatte ASTOC noch eine Straßenbahn auf dem Campus vorgesehen. Diese ging von der wichtigsten Haltestelle Technologiepark über die Straße INF. Im 2. Entwurf schrieb ASTOC: „*Wir halten es weiterhin für die beste Lösung, eine Straßenbahn in das Gebiet zu führen. Das System der Straßenbahnen ist in Heidelberg bereits sehr gut ausgebaut und seit Jahrzehnten etabliert. In den vergangenen Jahren gab es bereits weitführende vergleichbare Planungen dazu, die aufgegriffen und zeitnah umgesetzt werden könnten. Die Straßenbahn 21 kann über die Berliner Straße - durch eine innere kreuzungsfreie Führung auf eigenem Gleiskörper in einer Schleife - das Neuenheimer Feld direkt und ohne Umsteigebeziehungen an den Hauptbahnhof und die Innenstadt anbinden. Die Erschließungswirkung ist im gewählten Konzept sehr hoch – weite Teile sind durch 300-Meter Einzugsradien abgedeckt. Straßenbahnen stellen zudem ein sehr leistungsfähiges Transportmittel mit sehr hohen Kapazitäten dar.*“ [2]

[1] ASTOC Textliche Erläuterungen 3. Entwurf S. 21
[2] ASTOC Textliche Erläuterungen, 2. Entwurf, S. 16

Diese Straßenbahn wurde nach Gesprächen mit Vertretern von Institutionen im Neuenheimer Feld im 3. Entwurf gestrichen. Dies ist weder nachvollziehbar noch akzeptierbar. Die Planungshoheit für die Bauleit- und Verkehrsplanung liegt eindeutig beim Gemeinderat der Stadt Heidelberg. Falls einzelne Institutionen im Campus Bedenken wegen Emissionen einer Straßenbahn (trotz Super-Caps, oberleitungsfreiem Betrieb und Feder-Masse-Lagerung des Fahrwegs) haben, müssen diese offen im Masterplanverfahren diskutiert werden. Diese Bedenken können durch die bisher schon von der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (rnv) vorgeschlagenen und bei anderen Campusstraßenbahnen realisierten Maßnahmen gelöst werden. Eine andere Lösungsmöglichkeit besteht darin, die 2 bis 3 besonders empfindlichen Geräte in die bestehenden oder zu schaffenden Verfügungsgebäude oder in tiefer gelegene Geschosse (z.B. großes Untergeschoss zwischen Geologie und Mineralogie statt heute dem 5. Stockwerk der Mineralogie) zu verlegen.

Die neuen, ab 2020 ausgelieferten Rhein-Neckar-Tram-Fahrzeuge der rnv werden in der 40 m-Version eine Kapazität von 300 Fahrgästen, in der 60 m Version von 500 Fahrgästen haben. Bei einem 10-Minuten-Takt können sie (60 m-Version) maximal 1 800, bei einem 5-Minuten-Takt 3 600 Fahrgäste pro Stunde und Richtung befördern. Um diese Kapazität zu erreichen müssten pro Stunde 240 Shuttle-Busse pro Richtung fahren, das wären ohne Unterbrechung im Schnitt alle 15 Sekunden ein Bus. Dies wäre an den Haltestellen, im Streckenverlauf und an den Verkehrsknoten nicht abwickelbar.

Es steht bisher nicht fest, ob die technischen und juristischen Probleme autonomer Fahrzeuge so gelöst werden können, dass diese die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen können. Es besteht die Möglichkeit, dass sie nur mit relativ geringer Geschwindigkeit oder mit höherer Geschwindigkeit auf abgezäunten Fahrwegen eingesetzt werden können. In diesem Fall wären sie entweder keine attraktive Alternative für den MIV oder ihr Fahrweg hätte für den Campus Zerschneidungswirkungen.

Da die Verkehrsprobleme des Campus heute bereits groß sind, sollten neue Systeme wie autonome Fahrzeuge getestet und weiter entwickelt werden, nicht jedoch als Rückgrat der zukünftigen Verkehrserschließung eines in Zukunft noch größeren Campus fest eingeplant werden. Der neue Bebauungsplan muss eine Trasse für ein leistungsfähiges schienengebundenes Verkehrsmittel enthalten. Diese Trasse muss in den Entwürfen geplant werden.

5 Seilbahn

Im Gegensatz zu autonomen Fahrzeugen sind Seilbahnen im Entwurf HEIDE erprobte und umweltfreundliche Konzepte mit hoher Beförderungskapazität. Es ist allerdings nicht gewiss, ob eine Seilbahnlösung letztlich kommen wird: Seilbahnen erfordern die Zustimmung aller Eigentümer der Grundstücke, die sie überfliegen. Insbesondere die Achse zum HBF kann an dieser Frage scheitern. Die vorgeschlagenen Stationen im Campus erfordern darüber hinaus hohe Investitionen, deren Machbarkeit und Finanzierbarkeit geklärt werden müssen. Die Frage der Verkehrsabwicklung bei Wartungen und Betriebsstörungen ist bisher noch ungeklärt.

6 Gebrochene Verkehre

Die in den Entwürfen ASTOC und MØLLER angedachten autonomen Busshuttle führen zu gebrochenen Verkehren. Die von HÖGER geplante Straßenbahnringlinie kann dagegen die Fahrgäste von Norden (Bergstraßengemeinden und P&R aus dem Odenwald) und vom HBF/S-Bahn und der Innenstadt (zentraler Umsteigepunkt Bismarckplatz) umsteigefrei in den Campus befördern. Dies erhöht die Attraktivität und ist auch z.B. für die zahlreichen Patienten der Ambulanzen der Kliniken bedeutungsvoll. Bei der Straßenbahnlösung von HEIDE besteht eine umsteigefreie Verbindung vom HBF zu den Kliniken (außer Kopfklinik), nicht jedoch von Norden von der Bergstraße. Auch der Seilbahnanschluss an der Berliner Straße erfordert jeweils ein Umsteigen „auf der letzten Meile". Generell wären die von ASTOC, MØLLER und eingeschränkt HEIDE vorgesehenen Umsteigepunkte mitten in der vielbefahrenen Berliner Straße für Fahrgäste nicht sehr attraktiv. Auch das ist ein Vorzug der von HÖGER vorgesehenen Straßenbahnringlinie, die die Zahl der notwendigen Umsteigevorgänge reduziert.

7 Busse im Stau

Besonders wenig überzeugend ist das Verkehrskonzept von MØLLER, in dem bis zu einer eventuellen Fertigstellung einer Neckarbrücke nach dem Jahr 2035 die Pendler an einem P&R-Platz in Wieblingen aus ihrem Auto aussteigen sollen, um dann mit normalen Bussen über Vangerowstraße, Ernst-Walz-Brücke und Berliner Straße in den Campus befördert zu werden. Diese Straßen sind heute schon hoch belastet. Die Busse werden (wie heute schon die KFZ) auf den Zubringerstraßen in den Campus im Stau stehen und deshalb nicht attraktiv sein.

Die ÖPNV-Erschließung des Campus heute ist relativ schlecht: Die Busse stehen oft im Stau, der Vorrang für ÖPNV funktioniert an den meisten Lichtsignalanlagen nicht, zur Rushhour sind die Busse und Straßenbahnen oft überfüllt, große Institutionen im Campus haben kein Jobticket, bieten ihren Mitarbeitern aber kostenlose PKW-Stellplätze an, bei den anderen Institutionen sind die Parkgebühren sehr gering usw. Trotzdem erreicht MØLLER mit seinen Verkehrsmaßnahmen lediglich eine Steigerung der ÖV-Fahrten bis zum Jahr 2050 um 20,4% im Vergleich zu heute. Das Verkehrskonzept von MØLLER ist nicht zukunftsfähig, die Klimaschutzziele wären so nicht erreichbar.

8 PKW-Stellplätze und Park&Ride

Ähnliche Probleme würden sich bei den von ASTOC geplanten großen P&R-Plätzen ergeben: S-Bahnhof Wieblingen mit 4 000 Stellplätzen, Dossenheim mit 1 400 Stellplätzen, an der Speyerer Straße in Höhe des Cuza-Rings mit 4 000 (Flächenbedarf allein dieses P&R-Platzes rund 120 000 qm, als vierstöckiges Parkhaus 30 000 qm)[3] und Rohrbach Süd mit 950 Stellplätzen (davon jeweils die

[3] Heute benötigt ein PKW-Stellplatz auf einem P&R-Platz 25-26 qm. ASTOC gibt als Flächenbedarf 30 qm an. Darin ist vermutlich der höhere Flächenbedarf zunehmender PKW-Größen berücksichtigt.

Hälfte für Pendler ins NHF). Nutzer der P&R-Plätze Speyerer Straße oder Rohrbach Süd, die ins NHF wollen, müssten morgens und abends je zweimal umsteigen. Für den P&R-Platz Dossenheim will ASTOC eine neue Straßenbahnhaltestelle schaffen. Da er keine Straßenbahn im Campus hat, müssten die P&R-Nutzer des P&R-Platzes Dossenheim zweimal umsteigen (vom PKW in die Straßenbahn und von der Strab am Technologiepark oder an der Jahnstraße in die autonomen Bus-Shuttle), um in den Campus zu gelangen. Deshalb sieht er folgerichtig auch eine Bedienung durch Bus-Shuttles durch das Handschuhsheimer Feld vor (siehe unten bei MØLLER). Im Gegensatz dazu hat HÖGER mit dem Straßenbahnring eine direkte, umsteigefreie Verbindung von dem P&R-Platz Dossenheim in den Campus und benötigt dadurch keinen Busverkehr im Handschuhsheimer Feld.

ASTOC sieht für das NHF incl. P&R bis 2035 insgesamt über 10 000 PKW-Stellplätze vor, bis 2050 immer noch 7 500. Mit einem solchen Konzept lassen sich die Klimaschutzziele der Stadt Heidelberg nicht erreichen. P&R-Plätze sollten, wenn überhaupt, vor allem quellnah an Stationen leistungsfähiger Verkehrsmittel mit eigenem Fahrweg (S-Bahn, DB, Straßenbahnringlinie 5 Heidelberg-Weinheim-Viernheim-Mannheim-Heidelberg) errichtet werden. In Zukunft werden quellnahes Bike&Ride und ähnliche Systeme in Kombination mit neuen Verkehrsmitteln wichtiger werden als P&R. Mit Pedelecs, E-Scootern u.a. neuen Verkehrsmitteln lassen sich die Einzugsbereiche der B&R-Stationen rund verfünffachen.

Auch MØLLER sieht 6 400 PKW-Stellplätze vor. Darunter sollen allein 1 000 P&R-Plätze im Dossenheimer Feld nördlich des Handschuhsheimer Felds errichtet werden, fernab einer Schienenverbindung. Die Pendler sollen von dort ähnlich wie bei ASTOC mit Bussen durch das Handschuhsheimer Feld auf Wegen transportiert werden, die heute sehr attraktive Fahrradhauptachsen sind. Dazu müssten mehrere heutige Feldwege ausgebaut werden, was der Einstieg in einen Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld wäre. Ein solches Konzept wurde im Frühjahr 2019 von den Bezirksbeiräten Handschuhsheim, Neuenheim und Bergheim und dem Gemeinderat einstimmig bzw. mit großer Mehrheit abgelehnt.

Das Handschuhsheimer Feld besitzt u.a. folgende Merkmale:

- Aufgrund der Kleinräumigkeit hohe ökologische Wertigkeit, zahlreiche Nischen für seltene Tierarten
- sehr fruchtbarer Boden
- mildes Klima
- optimale Bedingungen für Gemüse- und Obstanbau (u.a Bewässerung)
- zwei bis drei Ernten im Jahr
- in Fuß- und Fahrradnähe zur Stadt
- Hochwertige regionale Produktion mit optimal kurzen Wegen sowohl für Erzeuger wie für Verbraucher
- umweltfreundliche Naherholung in Stadtnähe

Eine Inanspruchnahme des Handschuhsheimer Felds für KFZ-Verkehrswege (MØLLER, ASTOC) und/oder Bebauung (MØLLER, ASTOC; HEIDE) ist deshalb als negativ zu bewerten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt Nebenwirkungen der Einrichtung zielnaher P&R-Anlagen beim Zielverkehr NHF.

Ausweichreaktionen bei Staus heute	Reaktionen bei P&R mit Busshuttle nahe am Unicampus	Rebound-Effekte
Zeitliche Verschiebung der Abfahrt	Teilweise Rückverschiebung der Abfahrt	Auffüllung frei gewordener Kapazitäten, Wirkung verpufft
Quellnahes P&R z.B. an Rundlinie 5 oder DB (heute 3x auf ÖV warten)	Umstieg quellnahes P&R auf zielnahes P&R, da nur noch 1x auf ÖV warten	Zunahme der PKW-Kilometer und der CO_2-Emissionen
Nutzung ÖPNV z.B. Rundlinie 5 oder DB (heute 3x auf ÖV warten)	Umstieg ÖPNV auf zielnahen P&R-Platz, nur noch 1x auf ÖV warten	Zunahme von PKW-Fahrten, PKW-km und CO_2-Emissionen
Umstieg auf Fahrrad	Teilweise Rückverlagerung auf MIV bis zielnahen P&R-Platz	Zunahme von PKW-Fahrten, PKW-km und CO_2-Emissionen

9 Modal-Split und Modal-Shift

Die Darstellung des Modal-Splits durch MØLLER und ASTOC beinhaltet neben dem Quell- und Zielverkehr auch den Binnenverkehr auf dem Campus. Der Binnenverkehr stellt jedoch kein Problem dar, er wird fast ausschließlich durch Fuß und Fahrrad abgewickelt (z.B. Fußwege vom Hörsaal in die Mensa, von dort in ein anderes Institut, dann in die UB). Die Probleme (Kapazitäts- wie Umweltprobleme) entstehen durch den Quell- und Zielverkehr, der vor allem mit MIV und ÖPNV abgewickelt wird. Durch die Einbeziehung des unproblematischen Binnenverkehrs erscheint der MIV-Anteil gering. Ein Fußweg in die Mensa wird in dieser Darstellung gleich gezählt wie eine Autofahrt vom Wohnort Sandhausen in den Campus. Der Modal-Split und der Modal-Shift sollten deshalb in Zukunft vor allem für den Quell- und Zielverkehr dargestellt werden.

10 Zuwachsprognose

Vermögen und Bau gab zu Anfang des Prozesses eine Zuwachsprognose von 817 400 qm Bruttogeschossfläche (BGF) bis zum Jahr 2050. Die Teams sollen die Umsetzung dieser Wachstumsprognose in ihren Entwürfen darstellen. Der Begriff BGF wird in der Baunutzungsverordnung und der DIN 277 nicht verwendet. Er ist nicht exakt definiert. Normalerweise unterscheidet sich die BGF dadurch, dass in ihr im Unterschied zur Geschossfläche (GF) u.a. auch Unter- und Dachgeschosse enthalten sind.

Vermögen und Bau hat zwischenzeitlich erklärt, dass mit BGF nur oberirdische Geschosse und nur in wenigen Einzelfällen (unter 5%) nutzbare Untergeschosse gemeint seien. Untergeschosse stellen jedoch einen wesentlichen Teil der

Nutzflächen im Campus dar. Im Untergeschoss des Hörsaalgebäudes Chemie befinden sich z.B. empfindliche Geräte wie Rasterelektronenmikroskopie und Kernresonanz-Spektroskopie. Das neue Gebäude des MPI für medizinische Forschung wird in 3 Untergeschossen u.a. Räume für erschütterungsempfindliche Hochleistungs-Lichtmikroskopie erhalten. Im Chemischen Institut befinden sich in den Untergeschossen große Laborräume, Arbeitsgruppenräume und Arbeitszimmer, in der Geologie und Mineralogie beherbergt das Untergeschoss die Feinmechanik, Dünnschlifflabore, Arbeitsräume etc. Der Campus besitzt heute bereits mehrere Kilometer unterirdische Versorgungsgänge, an die fast alle Institute und Kliniken angeschlossen sind. In diesem System befinden sich die Zugänge zu zahlreichen Nutzräumen der verschiedenen Institute, in der Geografie z.B. die Kartenräume, in den Life Sciences z.B. Sicherheitslabore. Diese unterirdische Infrastruktur wird bei einem Ausbau der Infrastruktur mitwachsen.

Da auch in Zukunft dafür geeignete Nutzungen in Untergeschossen untergebracht werden, müssen diese bei der nachzuweisenden BGF selbstverständlich mitgezählt werden. Dies ist bisher nicht erfolgt. Dadurch wird sich die oberirdisch zu bebauende Fläche entsprechend um 15% bis 20% verringern.

Die Prognosen über den BGF-Zuwachs (+75%) wurden bisher nur durch Vermögen und Bau vorgegeben. Sie wurden bisher nicht diskutiert. Herr Prof. Dr. Andreas Knie hat dazu bereits am 5. November 2018 in seiner Kommentierung der Ersten Entwürfe der Teams wichtige kritische Aussagen gemacht, die bei realistischer Betrachtung ebenfalls zu einem geringeren Wachstumsbedarf führen werden. Dieses Thema wurde bisher im Masterplanprozess nicht behandelt. Dies sollte nachgeholt werden.

11 Verkehrsmodell

Das Verkehrsmodell enthält in seiner Grundversion (P0 oder „Pauschalprognose“) für das Jahr 2035 zahlreiche Einschränkungen, die beachtet werden sollten:[4]

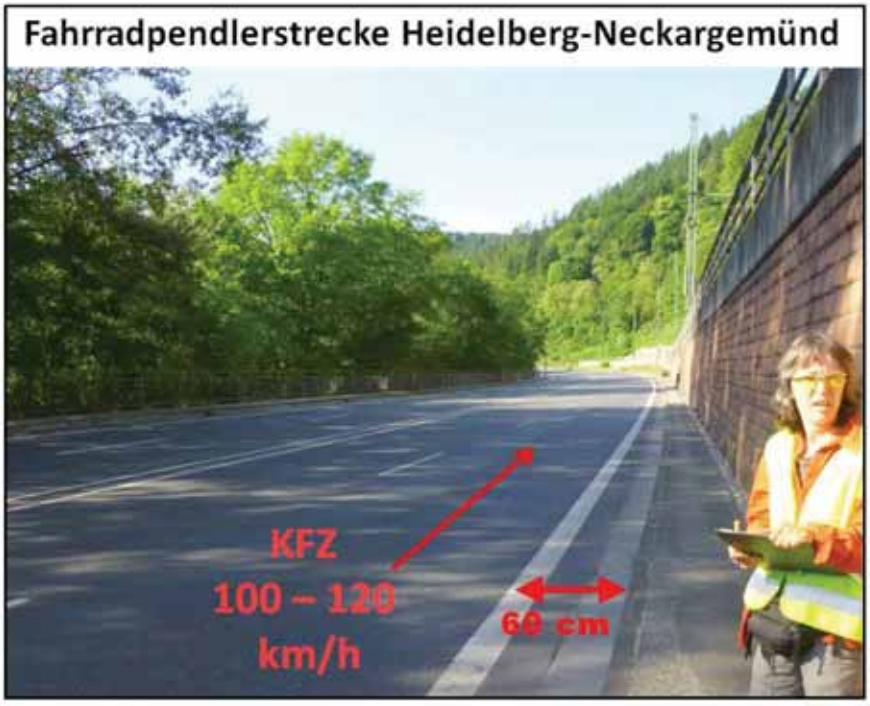
Es enthält

- keine neuen Straßenbahnstrecken des Heidelberger Mobilitätsnetzes außer den bereits fertiggestellten bzw. planfestgestellten Maßnahmen
- Der große neue Stadtteil PHV (10 000 Einwohner) ist in dem Rechenmodell auch im Jahr 2035 nicht an eine Straßenbahn angebunden.
- Im Straßenbahn- und Busnetz sind keinerlei Verbesserungen im Vergleich zu heute enthalten, auch nicht z.B. die vom Gemeinderat bereits beschlossenen Beschleunigungsmaßnahmen. (In den letzten 20 Jahren wurden die Straßenbahnen langsamer, weil die Bevorrechtigung an vielen Kreuzungen nicht oder nur schlecht funktioniert)
- Es sind keine zusätzlichen S-Bahn-Strecken und -Linien abgebildet Zwei Drittel des MIV in Heidelberg entsteht durch Einpendler. Für diese Verkehre sind Maßnahmen außerhalb der Stadt HD ausschlaggebend für die zukünftigen Verkehrsmengen. (z.B. der z.Zt. stattfindende Ausbau der S-Bahn,

[4] https://ww1.heidelberg.de/buergerinfo/getfile.asp?id=295750&type=do&

ein höherer Komfort durch die Möglichkeit von Dreifach-Traktion zur Rushhour bei der S-Bahn)

- Die von DB-Netz geplanten Erhöhungen der Gleiskapazitäten zwischen Heidelberg und Mannheim, u.a. der viergleisige Ausbau der Strecke Heidelberg Wieblingen - Heidelberg Hauptbahnhof., sind nicht enthalten.
- Fahrradstraßen (acht geplant) und Radschnellwege sind im Modell im Jahr 2035 nicht enthalten
- Auch extrem schlechte Fahrrad-Verbindungen wie z.B. die Verbindung von Heidelberg ins Neckartal und den Kraichgau an der B37 mit hohem Fahrrad-potential sind im Verkehrsmodell im Jahr 2035 noch dieselben wie heute (Hier bestehen keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr muss auf einem z.T. nur 60 cm breiten Streifen direkt neben einer vierspurigen Bundesstraße mit KFZ-Geschwindigkeiten von 100 -120 km/h fahren. Geplant ist die Einrichtung einer durch Trennelemente abgeschirmten Fahrradspur auf einer der vier KFZ-Spuren, von denen nur 2-3 Spuren für den KFZ-Verkehr benötigt werden.)



- Der Fahrzeugmix ist in 2035 derselbe wie heute. Neue Verkehrsmittel (z.B. besserer Zugang zu Bahnhöfen und Erhöhung des Einzugsbereichs durch E-Scooter, Pedelecs etc. oder Änderungen durch E-Lastenräder im Einkaufsverkehr) sind nicht abgebildet.
- Es sind keine Maßnahmen des im März 2019 vom Gemeinderat beschlossenen Sofortmaßnahmenprogramms Verkehr[5] (27 Maßnahmen) enthalten.
- Seit 9.5.2019 besteht in Heidelberg Klimanotstand. Im Herbst wird der Gemeinderat weitere Maßnahmen zur Reduktion der CO_2-Emissionen beschließen. Diese werden im Verkehrsmodell ebenfalls nicht abgebildet werden.

[5] https://ww1.heidelberg.de/buergerinfo/getfile.asp?id=293254&type=do&
https://ww1.heidelberg.de/buergerinfo/vo0050.asp?__kvonr=26227&voselect=5874

12 Bebauung Hühnerstein

HEIDE und ASTOC sehen eine teilweise Bebauung des Gewanns Hühnerstein mit u.a. einem Universitätscluster (HEIDE) oder einem Innovationsquartier (ASTOC) vor, MØLLER eine vollständige Bebauung. Der Hühnerstein liegt relativ weit abseits. Bis zur Mensa z.B. beträgt die Entfernung (einfach) über ein Kilometer, bis zum DKFZ 1,3 km. Fusswege hin und zurück würden z.B. 30 – 40 min dauern. Dies widerspricht der Idee eines kompakten Campus mit kurzen, fussläufigen Entfernungen, bei dem die Kontakte zwischen Wissenschaftlern verschiedener Disziplinen durch einen Campus der kurzen Wege gefördert werden.

Das Gewann Hühnerstein im Handschuhsheimer Feld ist ein Gebiet mit einer hohen ökologischen Wertigkeit. Dieses Gebiet in diesem Jahrhundert unbebaut zu erhalten und es als eventuelle Reservefläche für das nächste Jahrhundert zu bewahren, wie es HÖGER vorsieht, erscheint deshalb sinnvoll.

13 Bauliche Dichte

Alle vier Entwürfe liegen in der baulichen Dichte im Jahr 2050 weit unter der in der Baunutzungsverordnung für Sondergebiete wie Hochschulen vorgesehenen Grundflächenzahl GRZ von 0,8. HÖGER, HEIDE und MØLLER liegen auch in der Geschossflächenzahl GFZ weit unter der Obergrenze von 2,4, ASTOC erreicht diese. HÖGER liegt in der GFZ bei 1,5.

14 Ranking der Entwicklungsperspektiven

Am überzeugendsten ist das Verkehrskonzept von HÖGER, das die PKW-Stellplätze von 7 450 auf 2 950 reduziert, das bestehende Verkehrssystem konsequent und mit zielnahen Haltepunkten ausbaut, die Umsteigevorgänge reduziert, eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen beinhaltet und einen Multimodialen Mobilitätshub mit P&R an der Schiene in Dossenheim und lediglich langfristig und nur als Option einen Multimodialen Mobilitätshub mit P&R an der S-Bahn in Wieblingen vorsieht. Die Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (rnv) und die Stadt Heidelberg investieren große Beträge in den Ausbau des Straßenbahnsystems („Mobilitätsnetz Heidelberg“ zum Straßenbahnausbau, u.a. Ausbau des Umsteigepunktes am HBF Nord für 28 Mio €, neue Straßenbahnlinie nach PHV, Anschaffung neuer barrierefreier Straßenbahnen für 250 Mio €, die größere Strecken ohne Oberleitung fahren können. Die S-Bahn Rhein-Neckar wird für ca. 200 Mio € ausgebaut, das Land hat veranlasst, dass neue, schnelle RE-Fahrten z.B. zwischen Heidelberg und der Pfalz/Saarland eingerichtet wurden, die nur am HBF halten.) HÖGER setzt konsequent auf den Ausbau bewährter moderner Verkehrssysteme mit einer Kombination neuer Verkehrsmittel, ohne dass die Lösung der Verkehrsprobleme allein von neuen, unerprobten Verkehrsmitteln abhängig wäre. Mit einem solchen Konzept erscheint eine gute Verkehrserschließung und die Erfüllung der Klimaziele am ehesten erreichbar.

Ranking	**Was spricht für Weiterentwicklung**	**Was spricht gegen Weiterentwicklung**
1. HÖGER	Verwendung bewährter Verkehrssysteme mit Integration neuer Verkehrsmittel und Systeme; erreicht von allen Teams die geringste Verkehrsleistung im MIV und vermutlich die geringsten CO_2-Emissionen; Schonung natürlicher Freiräume durch moderate Verdichtung; gut durchdachte Einzelplanung	-
2. HEIDE	Bewährtes und Neues (Seilbahn)	Inanspruchnahme eines Teils des Hühnersteins; keine umsteigefreie ÖPNV-Anbindung von Norden
3. ASTOC	Vielseitige Ideen für Campusentwicklung	Inanspruchnahme eines Teils des Hühnersteins; keine umsteigefreie ÖPNV-Anbindung von Süden und Norden; bis ca. 2035 schlechte Busbedienung von P&R PHV in den Campus; Straßenausbau im Handschuhsheimer Feld für Busverkehr, dadurch Vorbereitung eines Nordzubringers; sehr hohe Zahl von Parkplätzen; hohe MIV-Verkehrsleistung; Konzept scheitert, wenn autonome Bus-Shuttle nicht so funktionieren wie gedacht
4. MØLLER	gute Darstellung	Inanspruchnahme des Hühnerstein; keine umsteigefreie ÖPNV-Anbindung von Süden und Norden; bis ca. 2035 schlechte Busbedienung von P&R in den Campus; Straßenausbau im Handschuhsheimer Feld für Busverkehr, dadurch Vorbereitung eines Nordzubringers; hohe Zahl von Parkplätzen; hohe MIV-Verkehrsleistung

Dieter Teufel, 23.7.2019

4 Gutachten

Übersicht:

- Klimaökologische Analyse und Bewertung Im Neuenheimer Feld, GEO-NET Umweltconsulting GmbH
- Vogel- und Fledermausquartier- und Biotoptypkartierung Im Neuenheimer Feld – Zwischenbericht, Bresch Henne Mühlinghaus Planungsgesellschaft
- Verkehrsmodellierung
    - Masterplan Im Neuenheimer Feld Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand 28.11.2019, IVAS/ VCDB
    - Masterplan Im Neuenheimer Feld Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand 28.11.2019 mit Ergänzung Varianten Höger zum 12.12.2019, IVAS/ VCDB

Klimaexpertise Neuenheimer Feld Heidelberg – Status Quo

Heidelberg, 15.11.2019

GEO-NET Umweltconsulting GmbH

Große Pfahlstraße 5a
30161 Hannover
www.geo-net.de

Bankfähige Windertragsgutachten
Windpotenzialstudien
weltweite Windmesskampagnen

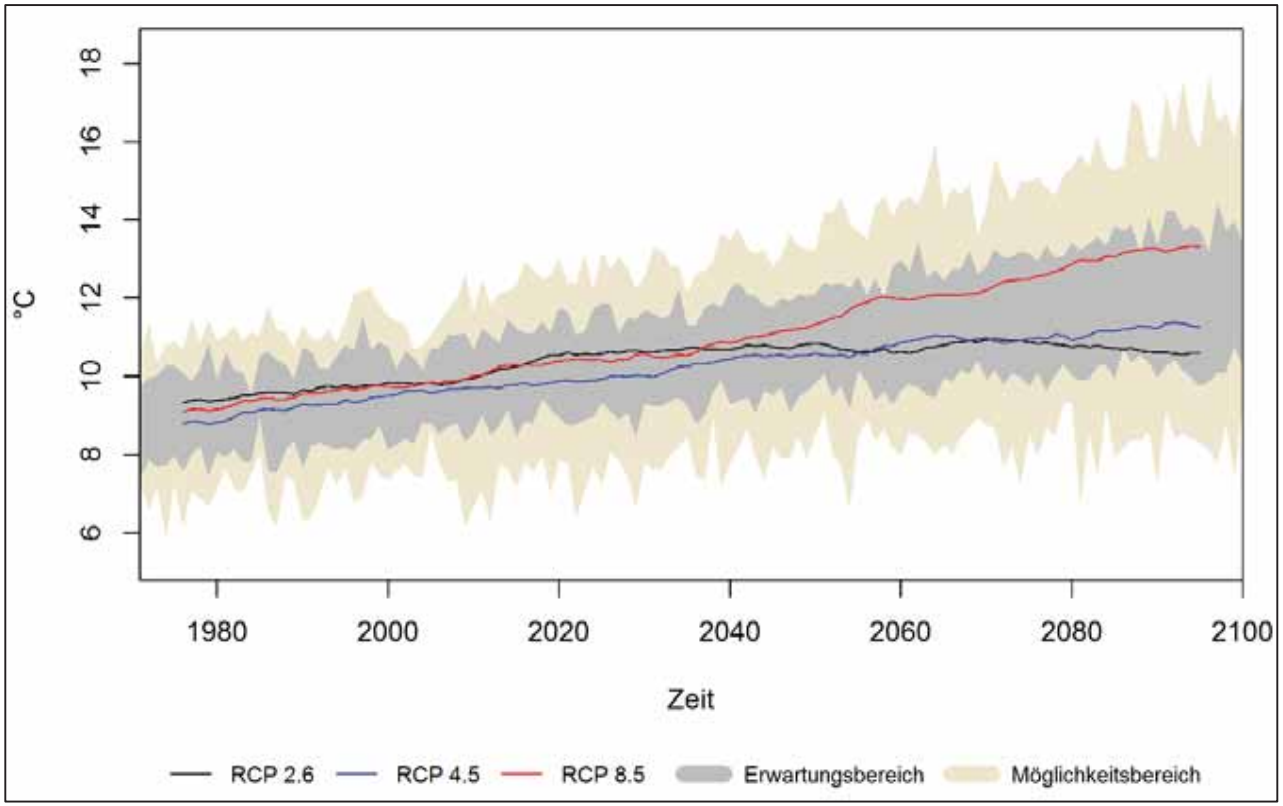
Stadt- und Regionalklimaanalysen
Klimaökologische Fachgutachten
Klimaanpassungskonzepte

Planungshinweiskarte

Status Quo:

- Siedlungsräume großflächig „weniger günstige“ bis „ungünstige bioklimatische Situation“
- Frei-/Grünflächen „hohe“ bis „sehr hohe bioklimatische Bedeutung“
- Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung → bei Nachverdichtung möglichst klimaökologische Funktionen erhalten

Auswirkungen des Klimawandels in Heidelberg



Langjährige Änderung der Jahresmitteltemperatur in Heidelberg

Anstieg der langjährigen Mitteltemperatur im städtischen Raum Heidelbergs

- Zunahme besonders belastender Kenntage wie z.B. Tropennächte (Minimumtemperatur ≥ 20 °C)

Auswirkungen des Klimawandels in Heidelberg

	Referenzperiode (1971-2000)	Nahe Zukunft (2021-2050)	Mittlere Zukunft (2041-2070)	Ferne Zukunft (2071-2100)
Jahresmitteltemperatur [°C]	10,3	11,1 – 12,3	11,2 – 13,3	12,2 – 15,2
Heiße Tage [n/Jahr] (T_{max} ≥ 30°C)	10	14 - 26	14 - 35	15 - 56
Tropennächte [n/Jahr] (T_{min} ≥ 20°C)	3	7 – 14	6 – 24	8 – 51
Frosttage [n/Jahr] (T_{min} < 0°C)	59	35 – 50	29 – 47	18 – 48
Jahresniederschlag [mm/Jahr]	830	795 – 927	791 – 939	792 – 985
starker Niederschlag [n/Jahr] (N > 10mm/d)	24	22 – 29	22 – 30	23 – 32
Starkniederschlag [n/Jahr] (N > 30mm/d)	2	2 – 4	2 – 4	2 – 5

Zunahme

Abnahme

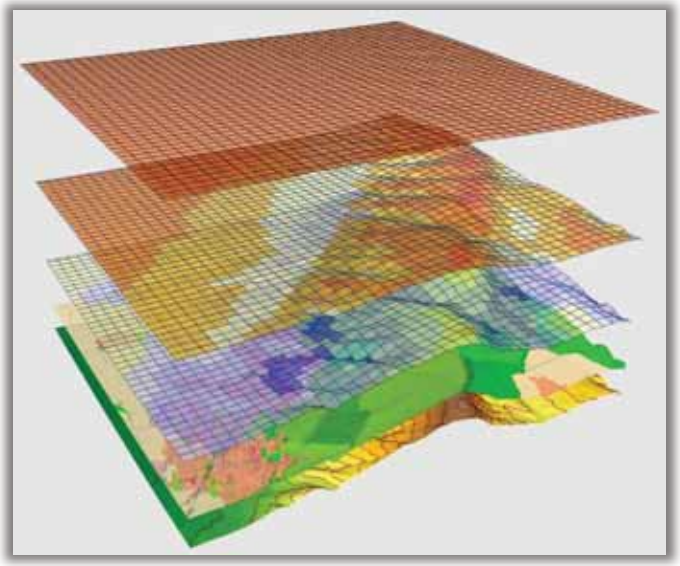
annähernd gleichbleibend

Änderungssignal des 15. bis 85. Perzentils für 39 Modellläufe und die RCP-Szenarien 2.6,4.5 und 8.5

- Zunahme der Wärmebelastung
- Klimaoptimierte Bauweise ist zu empfehlen!

FITNAH-3D

- Simulation der Klimaparameter mit dem Klimamodell FITNAH-3D in einer Rasterauflösung von 10 m
- wichtigste Eingangsdaten: Landnutzung und Geländehöhe
- meteorologischer Rahmen: sommerliche Hochdruckwetterlage mit …
  - ➢ geringem Luftaustausch
  - ➢ ungehinderten Ein- und Ausstrahlungsbedingungen
  - ➢ Nachtsituation (4 Uhr) → maximale Abkühlung
  - ➢ Tagsituation (14 Uhr) → maximale Wärmebelastung



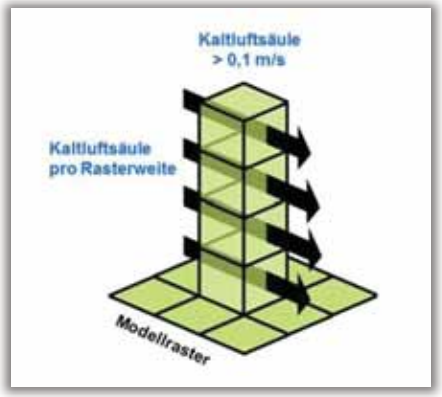
Flow over **I**rregular **T**errain with **N**atural and **A**nthropogenic **H**eat Sources = **FITNAH**

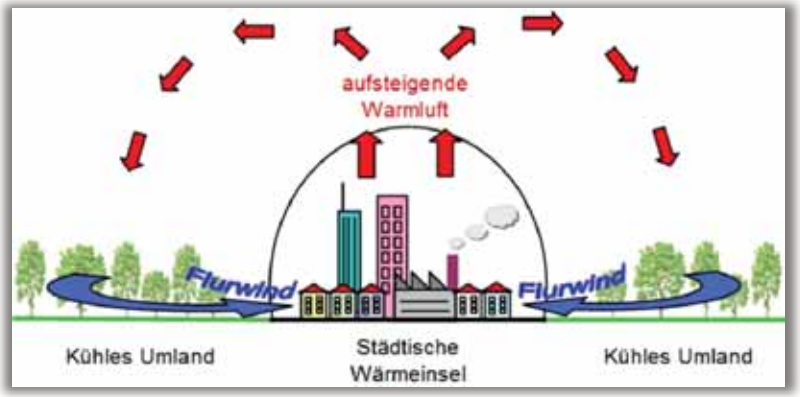
Nacht-Situation (04:00 Uhr)

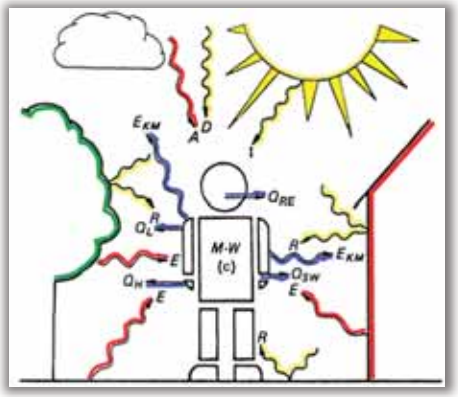
- Lufttemperatur
- Kaltluftströmungsfeld
- Kaltluftvolumenstrom

Tag-Situation (14:00 Uhr)

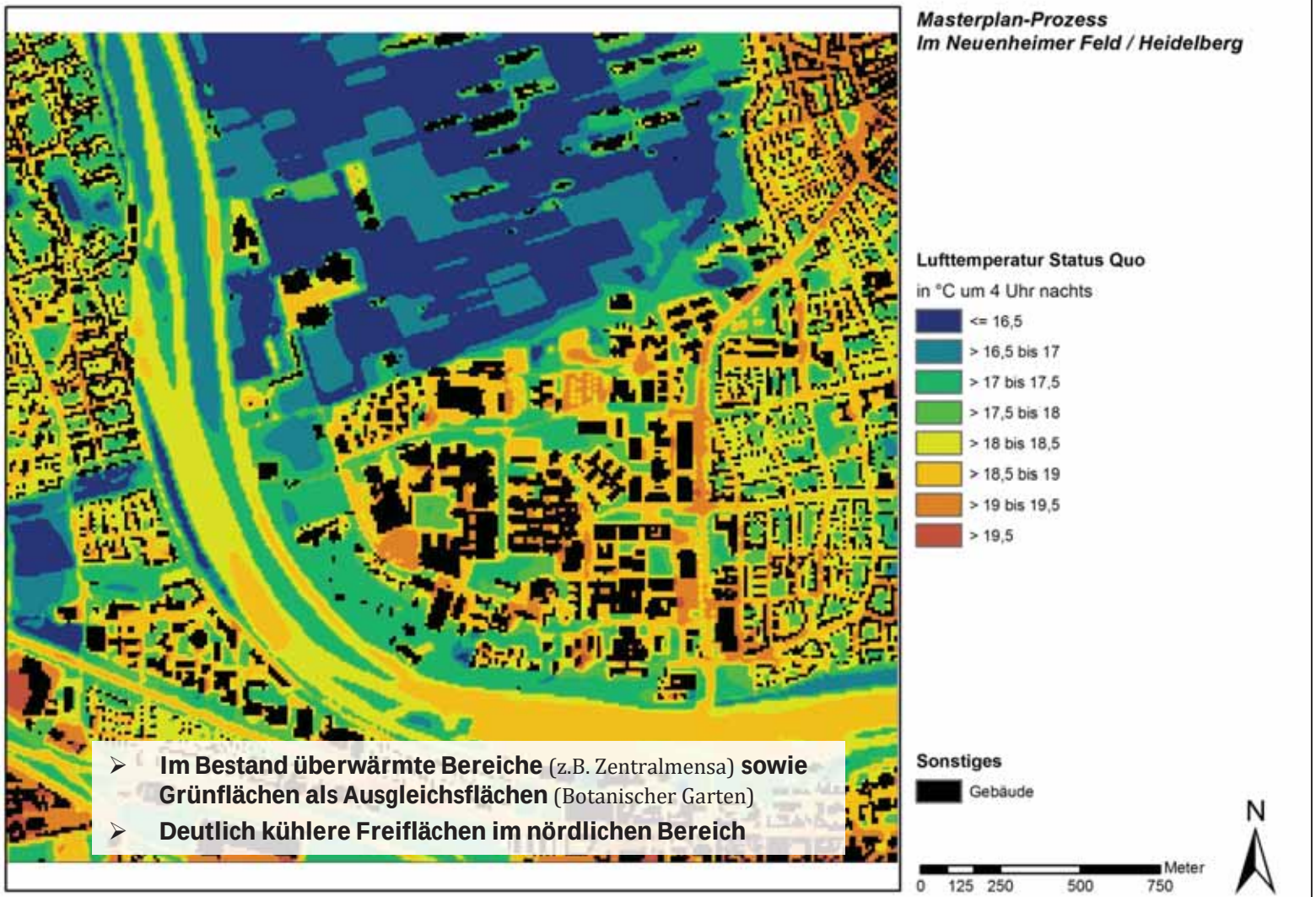
- PET (Physiologisch Äquivalente Temperatur)
  → Thermischer Index zur Kennzeichnung von Wärmebelastung (*Bioklima*)





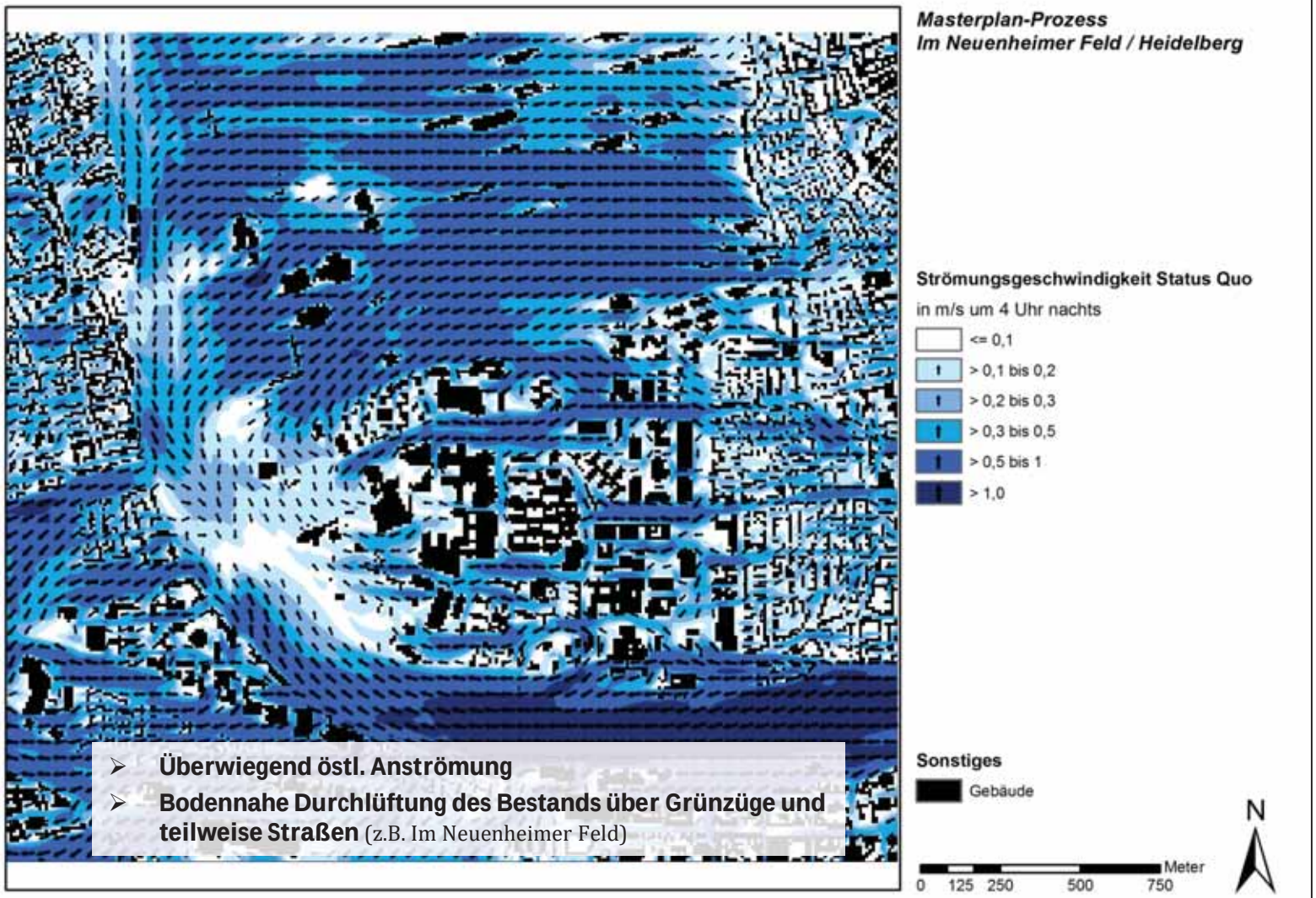


Neuenheimer Feld Status Quo



- **Im Bestand überwärmte Bereiche** (z.B. Zentralmensa) **sowie Grünflächen als Ausgleichsflächen** (Botanischer Garten)
- **Deutlich kühlere Freiflächen im nördlichen Bereich**

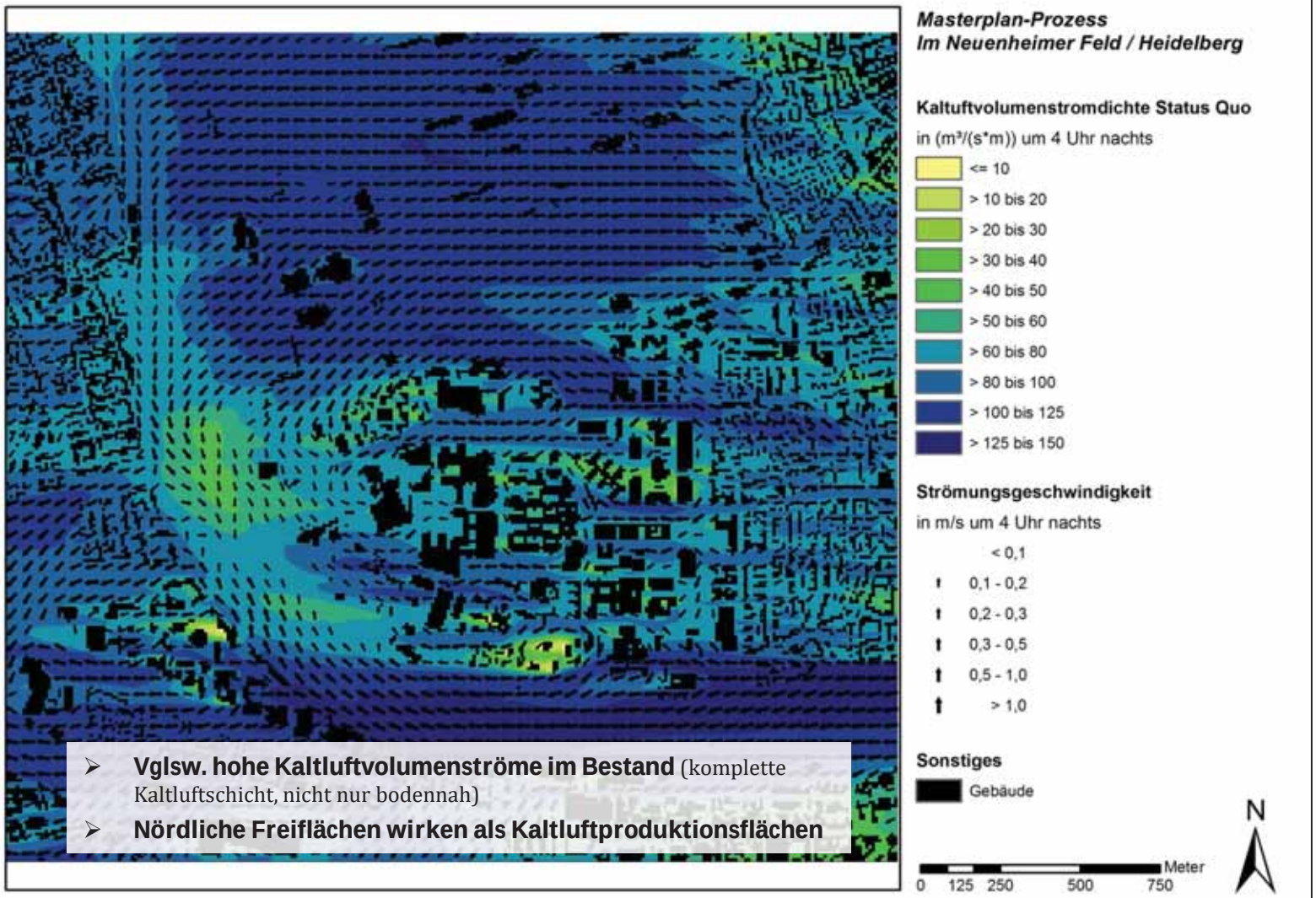
Neuenheimer Feld Status Quo



- **Überwiegend östl. Anströmung**
- **Bodennahe Durchlüftung des Bestands über Grünzüge und teilweise Straßen** (z.B. Im Neuenheimer Feld)

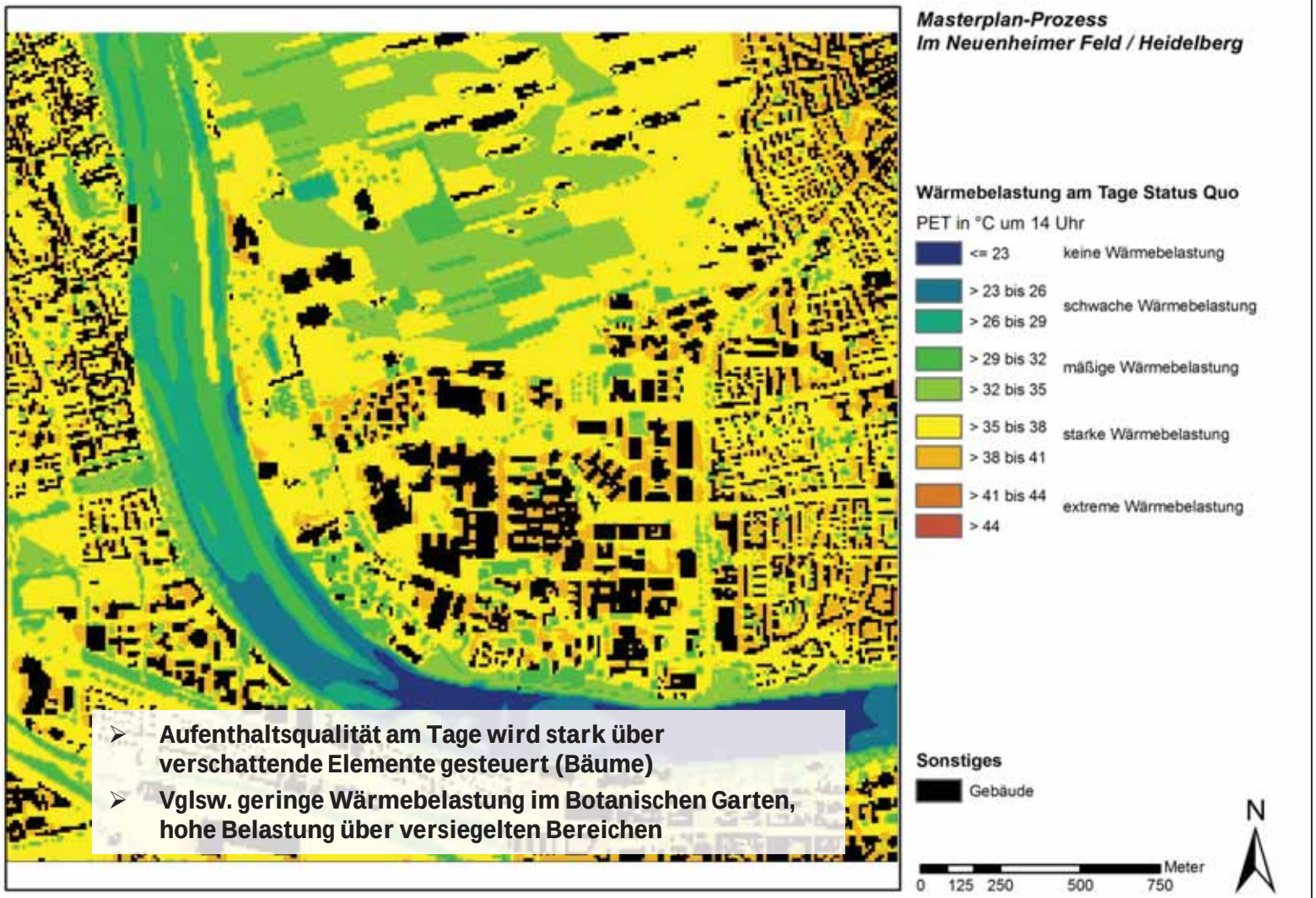
304

Neuenheimer Feld Status Quo



- **Vglsw. hohe Kaltluftvolumenströme im Bestand** (komplette Kaltluftschicht, nicht nur bodennah)
- **Nördliche Freiflächen wirken als Kaltluftproduktionsflächen**

Neuenheimer Feld Status Quo



- **Aufenthaltsqualität am Tage wird stark über verschattende Elemente gesteuert (Bäume)**
- **Vglsw. geringe Wärmebelastung im Botanischen Garten, hohe Belastung über versiegelten Bereichen**

Analyse der vier Planvarianten

- Simulation mit dem Klimamodell ASMUS (neuronales Netz-Ansatz)
- Vergleich der Planvarianten zum Status quo sowie untereinander
  - Welche Strukturen hemmen (oder fördern) die Durchlüftung?
  - Wo sind besonders überwärmte Bereiche in der Nacht? Welche Flächen wirken entlastend?
  - Auswirkungen auf die Wärmebelastung am Tage – wo sind Bereiche hoher bzw. geringer Aufenthaltsqualität?
- Die Ergebnisse können als Grundlage dienen für
  - Klimafachliche Einschätzung der vorhabenbedingten Auswirkungen
  - Ableitung klimaökologischer Planungsempfehlungen bzw. Überarbeitung der Planvarianten

Klimaökologische Analyse und Bewertung

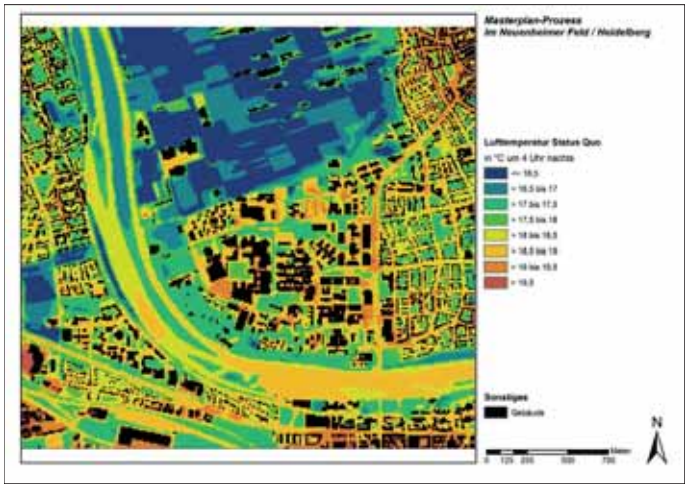
Nacht-Situation (04:00 Uhr)

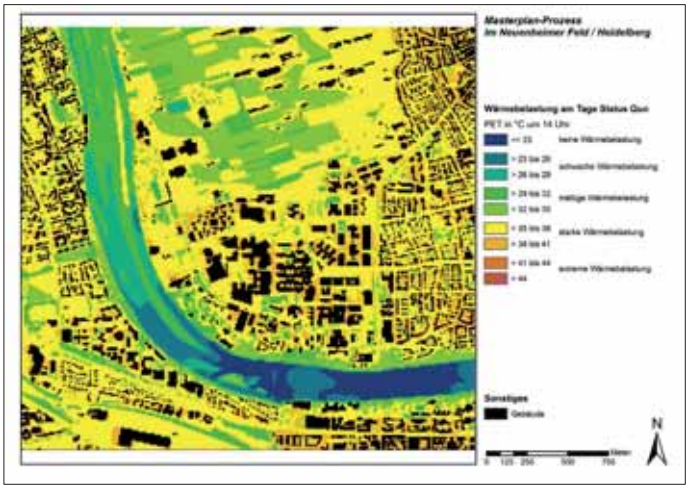
- Lufttemperatur
- Kaltluftströmungsfeld
- Kaltluftvolumenstrom

Tag-Situation (14:00 Uhr)

- PET (Physiologisch Äquivalente Temperatur)
  →Thermischer Index zur Kennzeichnung von Wärmebelastung (*Bioklima*)

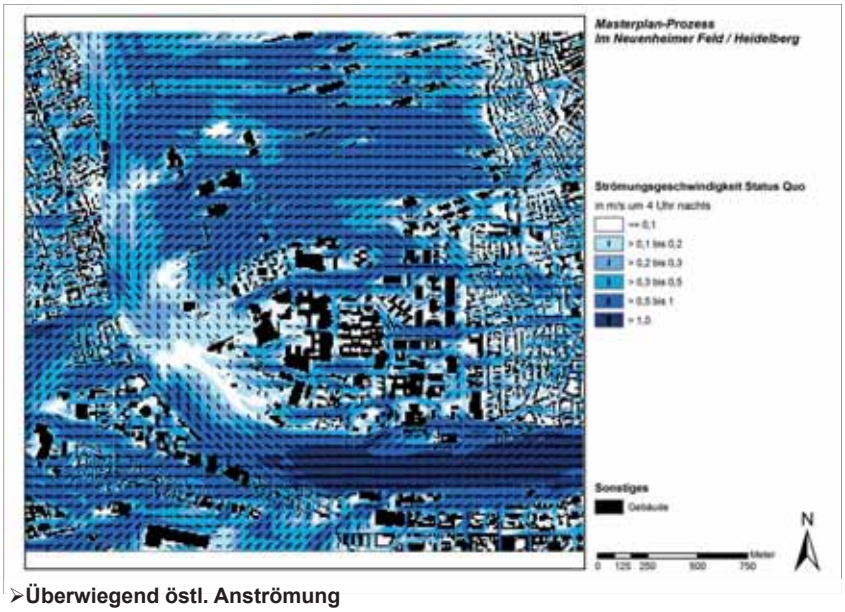
Ausgangssituation





- **Im Bestand überwärmte Bereiche** (z.B. Zentralmensa) **sowie Grünflächen als Ausgleichsflächen** (Botanischer Garten)
- **Deutlich kühlere Freiflächen im nördlichen Bereich**

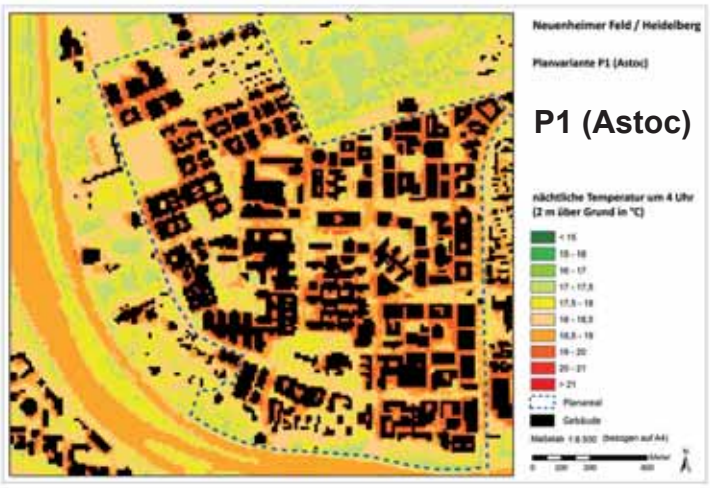
- **Aufenthaltsqualität am Tage wird stark über verschattende Elemente gesteuert (Bäume)**
- **Vglsw. geringe Wärmebelastung im Botanischen Garten, hohe Belastung über versiegelten Bereichen**

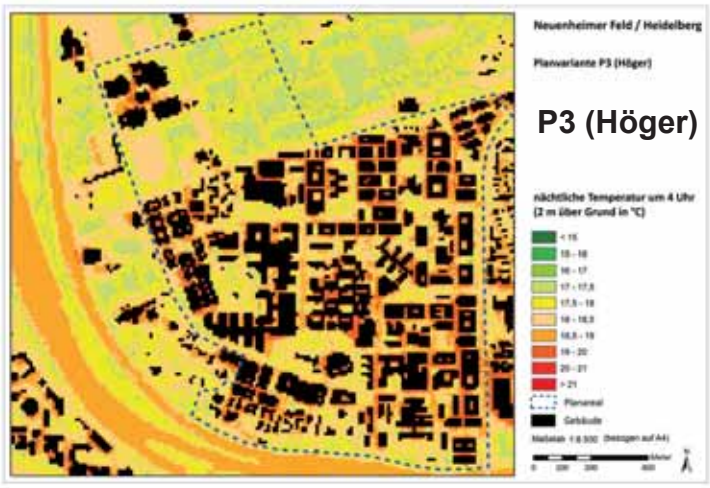


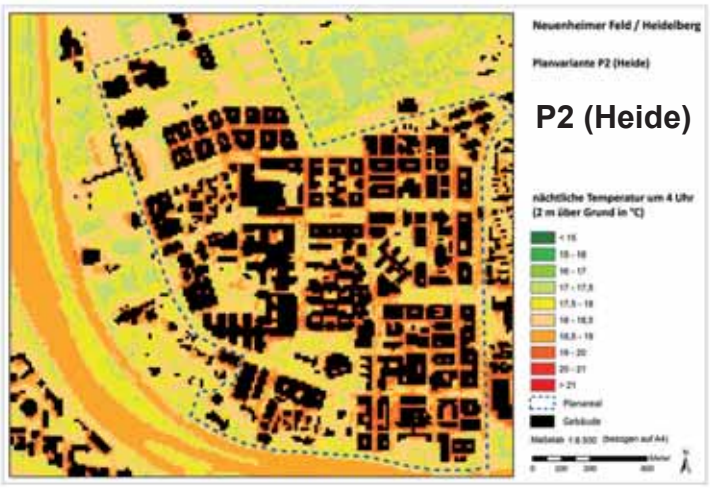
- **Überwiegend östl. Anströmung**
- **Bodennahe Durchlüftung des Bestands über Grünzüge und teilweise Straßen** (z.B. Im Neuenheimer Feld)

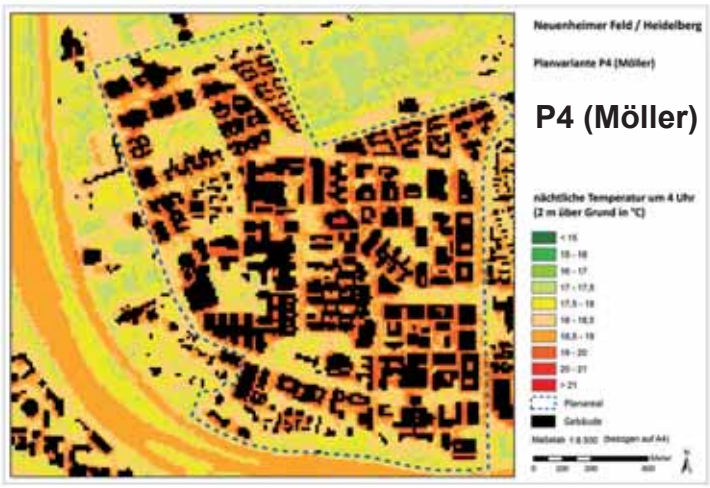
- **Vergleichsweise hohe Kaltluftvolumenströme im Bestand** (komplette Kaltluftschicht, nicht nur bodennah)
- **Nördliche Freiflächen wirken als Kaltluftproduktionsflächen**

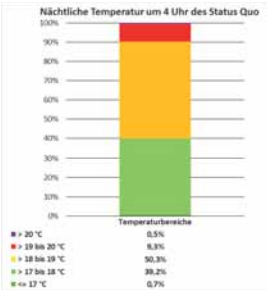
Klimaökologische Analyse und Bewertung Nachtsituation 4:00 Uhr

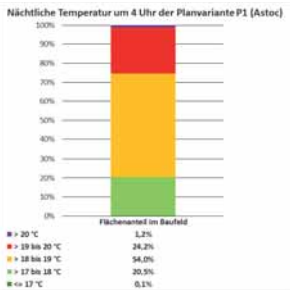


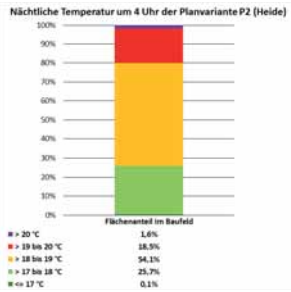


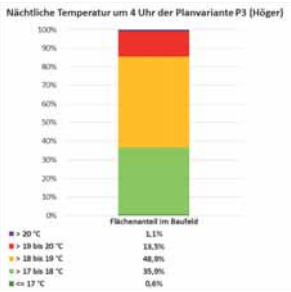


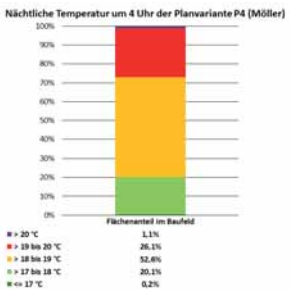




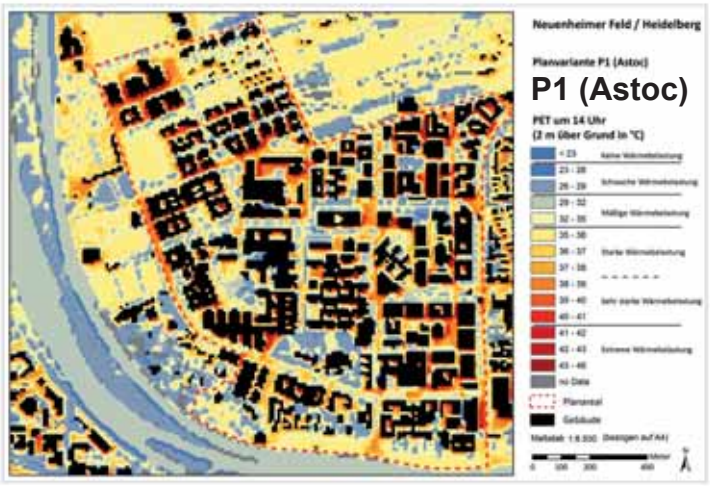


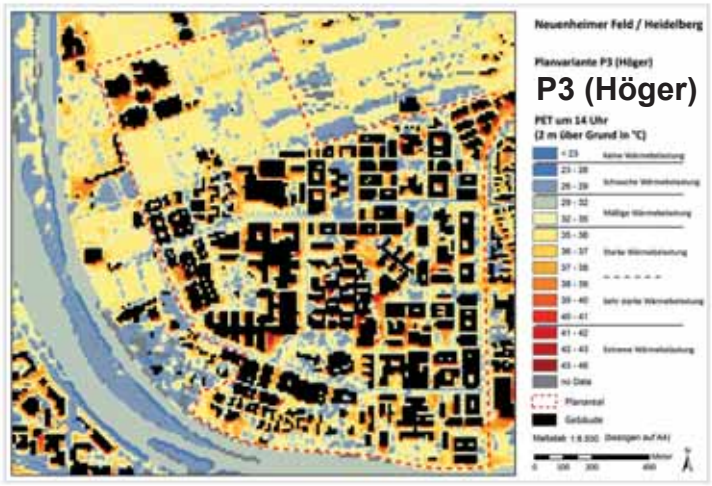


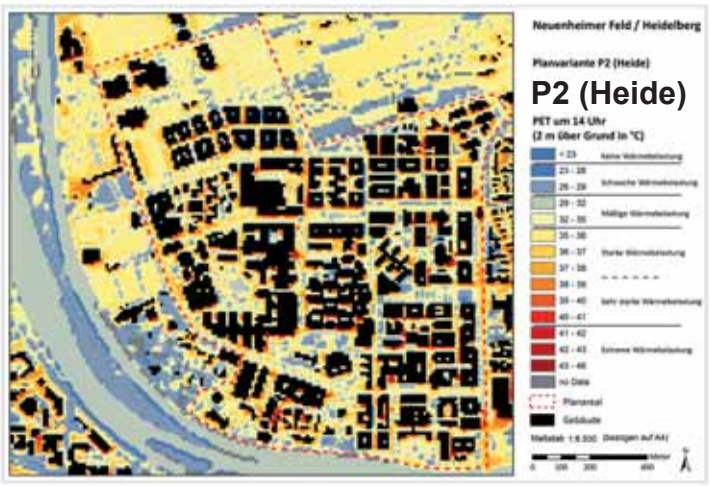


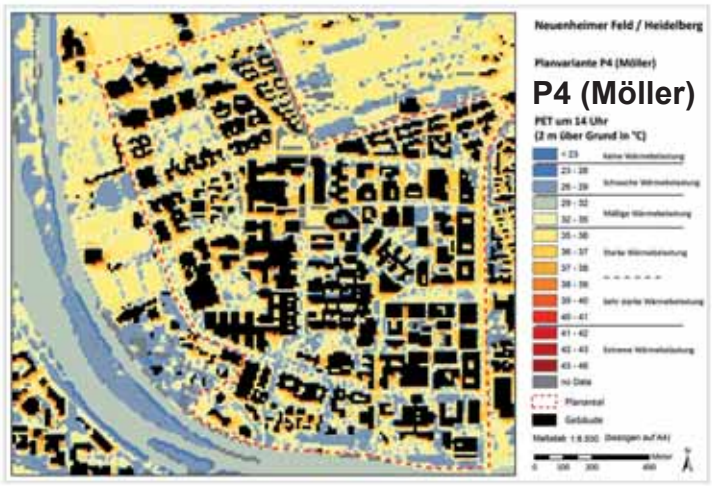


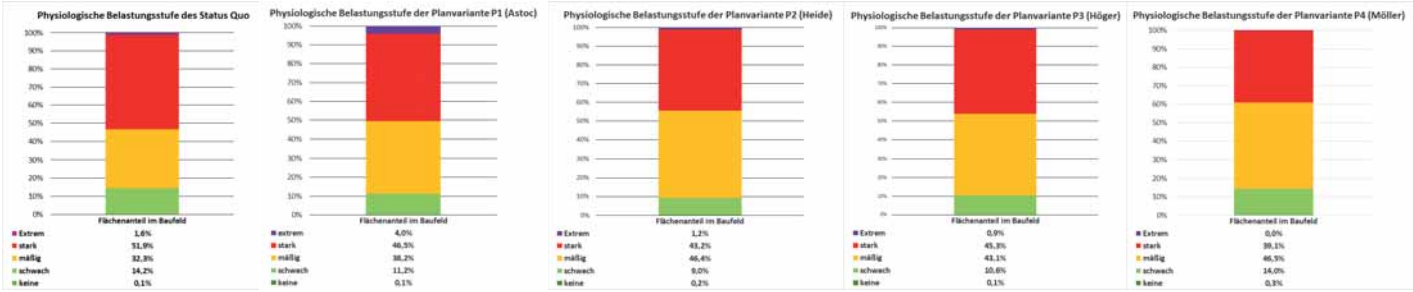
Klimaökologische Analyse und Bewertung Wärmebelastung am Tag 14:00 Uhr











Heidelberg

Bestandserfassungen Neuenheimer Feld

Zwischenbericht

21.05.2019

Bestandserfassungen Neuenheimer Feld
Zwischenbericht

Projekt-Nr.

1943

Bearbeiter

Dipl.-Landschaftsökologe Daniel Krümberg

M. Sc. Umweltwissenschaften Malte Hoffmann

Datum

21.05.2019

Bresch Henne Mühlinghaus
Planungsgesellschaft mbH

Büro Bruchsal

Heinrich-Hertz-Straße 9

76646 Bruchsal

fon 07251-98198-0

fax 07251-98198-29

info@bhmp.de

www.bhmp.de

Geschäftsführer

Dipl.-Ing. Jochen Bresch

Sitz der GmbH

Heinrich-Hertz-Straße 9

76646 Bruchsal

AG Mannheim HR B 703532

Inhaltsverzeichnis **Seite**

1. Vögel 1
   1.1 Bisher erfolgte Untersuchungen 1
   1.2 Bisher nachgewiesene Vogelarten 1
   1.3 Vogelarten der Roten Listen Baden-Württembergs und Deutschlands 2
      1.3.1 Haussperling 2
      1.3.2 Grauschnäpper 3
      1.3.3 Mauersegler 3
      1.3.4 Gartenrotschwanz 3
      1.3.5 Star 3
      1.3.6 Weißstorch 4
   1.4 Bereiche mit hoher naturschutzfachlicher Bedeutung für Vögel 4
2. Fledermäuse 4
   2.1 Bisher erfolgte Untersuchungen 4
   2.2 Bisherige Ergebnisse „Höhlenbäume" 5
   2.3 Bereiche mit hoher naturschutzfachlicher Bedeutung für Fledermäuse 6
3. Ausstehende Untersuchungen 6

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bis zum 15. Mai 2019 nachgewiesene Vogelarten. 1

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Höhlenbaumerfassung: Bis zum 15. Mai 2019 kartierte Bereiche. 5

Kartenverzeichnis

Karte 1 Zwischenergebnis der Vogelerfassung (1 : 10.000)

Karte 2 Zwischenergebnis der Höhlenbaumerfassung (1 : 10.000)

1. Vögel

1.1 Bisher erfolgte Untersuchungen

Von insgesamt zehn beauftragten Kartierungsdurchgängen wurden bisher drei durchgeführt. Drei weitere Begehungen werden in den kommenden Wochen und Monaten während der diesjährigen Erfassungsperiode erfolgen.

Vier Begehungen im zeitigen Frühjahr (zwei Tagbegehungen Spechte und zwei Nachtbegehungen Eulen) werden wegen der späten Beauftragung 2019 erst im Jahr 2020 durchführbar sein.

1.2 Bisher nachgewiesene Vogelarten

Bei den bisherigen drei Begehungen im rund 220 ha großen Untersuchungsgebiet wurden 39 Vogelarten (Tab. 1) durch Verhören und Sichtbeobachtung nachgewiesen. Zum Status der Arten im Gebiet (Brutvogel, Nahrungsgast etc.) können noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden, so wie in Karte 2 noch keine Papierreviere (bestmögliche Standortabschätzung eines Revierzentrums aufgrund der Kartierergebnisse) abgegrenzt werden können, sondern lediglich die Nachweispunkte (ein Nachweispunkt kann für mehrere Individuen stehen).

Tab. 1: Bis zum 15. Mai 2019 nachgewiesene Vogelarten (Rote Liste Baden-Württemberg (RL BW); Rote Liste Deutschland (RL D, besonders geschützt (b); streng geschützt (s); Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV)).

Art		RL BW	RL D	Schutzstatus	BArtSchV
Amsel	*Turdus merula*	-	-	b	-
Buchfink	*Fringilla coelebs*	-	-	b	-
Bachstelze	*Motacilla alba*	-	-	b	-
Blaumeise	*Parus caeruleus*	-	-	b	-
Buntspecht	*Dendrocopos major*	-	-	b	-
Dohle	*Coloeus monedula*	-	-	b	-
Elster	*Pica pica*	-	-	b	-
Jagdfasan	*Phasianus colchicus*	-	-	b	-
Fitis	*Phylloscopus trochilus*	-	-	b	-
Gartenbaumläufer	*Certhia brachydactyla*	-	-	b	-
Grünfink	*Carduelis chloris*	-	-	b	-
Gartengrasmücke	*Sylvia borin*	-	-	b	-
Girlitz	*Serinus serinus*	-	-	b	-
Gartenrotschwanz	*Phoenicurus phoenicurus*	V	V	b	-
Graureiher	*Ardea cinerea*	-	-	b	-

Art		RL BW	RL D	Schutzstatus	BArtSchV
Grauschnäpper	*Muscicapa striata*	V	V	b	-
Grünspecht	*Picus viridis*	-	-	s	x
Haussperling	*Passer domesticus*	V	V	b	-
Halsbandsittich	*Psittacula krameri*	-	-	b	-
Heckenbraunelle	*Prunella modularis*	-	-	b	-
Hausrotschwanz	*Phoenicurus ochruros*	-	-	b	-
Kohlmeise	*Parus major*	-	-	b	-
Kormoran	*Phalacrocorax carbo*	-	-	b	-
Nilgans	*Alopochen aegyptiaca*	-	-	b	-
Mauersegler	*Apus apus*	V	-	b	-
Mäusebussard	*Buteo buteo*	-	-	s	-
Mönchsgrasmücke	*Sylvia atricapilla*	-	-	b	-
Nachtigall	*Luscinia megarhynchos*	-	-	b	-
Rabenkrähe	*Corvus corone*	-	-	b	-
Rotkehlchen	*Erithacus rubecula*	-	-	b	-
Ringeltaube	*Columba palumbus*	-	-	b	-
Star	*Sturnus vulgaris*	-	3	b	-
Stieglitz	*Carduelis carduelis*	-	-	b	-
Stockente	*Anas platyrhynchos*	-	-	b	-
Türkentaube	*Streptopelia decaocto*	-	-	b	-
Wacholderdrossel	*Turdus pilaris*	-	-	b	-
Weißstorch	*Ciconia ciconia*	V	3	s	x
Zaunkönig	*Troglodytes troglodytes*	-	-	b	-
Zilpzalp	*Phylloscopus collybita*	-	-	b	-

1.3 Vogelarten der Roten Listen Baden-Württembergs und Deutschlands

Im Zuge der bisher erfolgten Begehungen konnten sechs Arten der o. g. Roten Listen nachgewiesen werden (Karte 1). Es handelt sich dabei um fünf Arten der Vorwarnliste Baden-Württembergs (Haussperling, Grauschnäpper, Mauersegler, Gartenrotschwanz, Weißstorch, s. Tab. 1) sowie zwei gefährdete Arten Deutschlands (Star und Weißstorch).

1.3.1 Haussperling

Der Haussperling (Vorwarnliste der Roten Liste Baden-Württembergs 2013 und der Roten Liste Deutschland 2016) ist im gesamten Untersuchungsgebiet häufiger Brutvogel. Das Dichtezentrum konzentriert sich auf den Bereich des Heidelberger Zoos, mit beachtlich hoher

Individuendichte. Dieser Bereich ist für die Stabilisierung und Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population von besonderer Bedeutung.

Da der Haussperling ausgesprochener Kulturfolger ist, kann davon ausgegangen werden, dass weitere bauliche Eingriffe außerhalb des Dichtezentrums zu keiner Beeinträchtigung des Bestandes führen, wenn aus artenschutzrechtlichen Gründen Beschränkungen von Baufeldräumungen eingehalten werden (außerhalb der Brutzeit) und Nahrungsflächen nicht signifikant verloren gehen. Ggf. weitere erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen (z. B. Ausbringen von Nisthilfen) sind bei dieser Art als einfach umsetzbar und als erfolgversprechend zu bewerten.

1.3.2 Grauschnäpper

Der Grauschnäpper (Vorwarnliste der Roten Liste Baden-Württembergs 2013) wurde bisher mit zwei Individuen an einem Begehungstermin nachgewiesen. Inwieweit es sich um brütende Individuen handelt, muss bei den Folgebegehungen noch geprüft werden.

Handelt es sich tatsächlich um städtische Brutreviere, kann sich der Verlust von hohen bzw. alten Bäumen negativ auf diese Brutreviere auswirken.

1.3.3 Mauersegler

Im gesamten Untersuchungsgebiet konnten jagende Mauersegler (Vorwarnliste der Roten Liste Baden-Württembergs 2013) beobachtet werden. In Hochhäusern im Süden des Untersuchungsgebietes besteht der bisher unbestätigte Verdacht auf Brutkolonien.

Kommt es zu keinen Eingriffen in die bestehende Bausubstanz sind keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände für diese Art zu erwarten.

Da der Mauersegler Nisthilfen gut annimmt, sind zudem Verluste von Brutplätzen durch z. B. Gebäudeabrisse oder Sanierungen, bei fachgerechter Umsetzung, gut auszugleichen.

1.3.4 Gartenrotschwanz

Insbesondere in Bereichen der kleinräumigen Landwirtschaft mit heterogener Nutzung und hoher Obstbaumdichte (im Norden des Untersuchungsgebietes), ist der Gartenrotschwanz (Vorwarnliste der Roten Liste Baden-Württembergs 2013) ein häufiger Brutvogel. Genaue Brutzahlen müssen in den ausstehenden Begehungen ermittelt werden.

Eingriffe in die Bereiche mit Brutnachweisen des Gartenrotschwanzes führen vermutlich zu Beeinträchtigungen des lokalen Bestandes und somit zu artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen. Ausgleichsmaßnahmen sind zwar möglich und auch erfolgversprechend, jedoch zeitaufwendig und nur mittel bis langfristig umsetzbar.

1.3.5 Star

Der Star (gefährdet nach Roter Liste Deutschland) konnte in verschiedenen Bereichen des Geltungsbereichs nachgewiesen werden mit Schwerpunkten nördlich des Klausenpfades

sowie im Gewann Hühnerstein. Weitere Nachweise überfliegender und teilweise nahrungssuchender Individuen finden sich verteilt in weiten Teilen des Geltungsbereichs.

Zu Konflikten mit der Art kommt es vor allem durch die Beseitigung von Brutbäumen. Eine Kompensation ist durch das Ausbringen von Nistkästen möglich.

1.3.6 Weißstorch

Der Weißstorch wird in der Vorwarnliste der Roten Liste Baden-Württembergs (2013) sowie als gefährdet in der Roten Liste Deutschlands (2016) geführt. Horststandorte sind innerhalb des Untersuchungsgebietes nur im Zoo Heidelberg bekannt. Nahrungsflächen werden im Norden, aber vor allem weit außerhalb des Untersuchungsgebietes genutzt.

Mit der Annahme, dass sich im Zoobereich keine wesentlichen Änderungen für die Art ergeben, besteht Konfliktpotenzial im Untersuchungsraum in der Überplanung von Nahrungsflächen im Nordteil.

Weitere Arten der Roten Liste Baden-Württembergs wurden bisher nicht nachgewiesen.

1.4 Bereiche mit hoher naturschutzfachlicher Bedeutung für Vögel

Nach den bisherigen Erfassungsergebnissen können drei Teilgebiete innerhalb des Untersuchungsgebietes als Bereiche mit besonderer Bedeutung für die Avifauna abgeleitet werden (Karte 1):

- Im Süden des Untersuchungsgebietes besteht innerhalb einer Gruppe von Hochhäusern der Verdacht auf Mauerseglerkolonien (siehe oben).
- Der Zoo Heidelberg spielt als Dichtezentrum des Haussperlings und, aufgrund der Horststandorte, des Weißstorches eine besondere Rolle.
- Weitere bedeutende Flächen liegen im Norden des Untersuchungsgebietes. Bisher sind der Gartenrotschwanz und der Star dort regelmäßig und häufig nachgewiesen worden, zudem nutzt der Weißstorch Wiesenbereiche als Nahrungshabitat. Weitere Rote Liste / Vorwarnliste Arten sind zu erwarten, konnten bisher aber noch nicht nachgewiesen werden. Insgesamt kann in diesem Bereich mit dem höchsten Potenzial an artenschutzrechtlichen Konflikten in Bezug auf Brutvögel gerechnet werden.

Bedeutung der zentralen bebauten Bereiche im Untersuchungsgebiet: Innerhalb der stark bebauten Bereichen sowie der Sportanlagen sind nach jetzigem Kenntnisstand keine unumgänglichen oder nicht ausgleichbaren Konflikte mit Brutvögeln zu erwarten.

2. Fledermäuse

2.1 Bisher erfolgte Untersuchungen

Die Höhlenbaumkartierungen konnten aufgrund der Beauftragung nach Beginn der Vegetationsperiode nur teilweise durchgeführt werden. Die kartierten Bereiche umfassen den Zoo,

den Bereich nordöstlich der Bebauung sowie das Gewann Hühnerstein (Abb. 1). Weitere Kartierungen wurden aufgrund der ca. ab Ostern stark vorhandenen Belaubung und der damit verbundenen fehlenden Aussagekraft weiterer Kartierungen in Rücksprache mit dem Auftraggeber auf die nächste laubfreie Zeit verschoben.

Die erfolgten Kartierungen haben ebenfalls aufgrund der vorhandenen Belaubung eine Unschärfe. Im Zoo konnten ca. 80% der relevanten Bäume eingesehen werden. Beeinträchtigungen der Erfassung ergaben sich durch bereits belaubte Kastanien und Heckenstrukturen sowie der nur teilweisen Einsehbarkeit von Bäumen innerhalb der Gehege. Der Nordosten war noch zu ca. 75% einsehbar, das Gewann Hühnerstein noch zu ca. 55%.

Fledermauskartierungen und / oder Quartierkontrollen haben noch nicht begonnen (auch wegen derzeit laufender Abstimmungen zur Methodik der Erfassungen).

Abb. 1: Höhlenbaumerfassung: Bis zum 15. Mai 2019 kartierte Bereiche.

2.2 Bisherige Ergebnisse „Höhlenbäume“

Im Zoo konnten insgesamt 42 Höhlenbäume mit Potenzial für Fledermäuse kartiert werden, im Nordosten 19 und im Gewann Hühnerstein 13. Die erfassten Bereiche Standorte der Höhlenbäume sind in Karte 2 dargestellt (außer im Zoo). Die Verortung der Höhlenbäume im Zoo

hat aufgrund der noch fehlenden Baum-Katasterdaten noch nicht stattgefunden (die Erfassung erfolgte im Zoo nicht wie in den übrigen Bereichen mit Hand-GPS, sondern über die an den Bäumen angebrachten Nummern).

2.3 Bereiche mit hoher naturschutzfachlicher Bedeutung für Fledermäuse

Die Einschätzung der naturschutzfachlich hochwertigen Bereiche erfolgt aufgrund der bisher nur teilweise erfolgten Kartierungen unter Vorbehalt und basiert insbesondere in den nicht kartierten Bereichen auf einer Habitatpotenzialanalyse.

In Bezug auf das Habitatpotenzial von Höhlenbäumen nachweislich sehr hochwertig stellt sich bisher insbesondere das Zoogelände dar. Baumhöhlenbewohnende Fledermäuse (und Vögel) finden hier eine sehr hohe Anzahl potenzieller Quartierbäume auf engem Raum. Der Zoo ist zudem nachts in weiten Teilen unbeleuchtet und dürfte aufgrund der großen Anzahl von Stallungen und Kleingewässer ein hohes Nahrungsangebot haben.

Weiterhin eine hohe Bedeutung kommt den kartierten Flächen im Nordosten und im Gewann Hühnerstein sowie der nicht kartierten Fläche im Nordwesten zu. Diese Bereiche weisen eine hohe Dichte an ergiebigen Jagdhabitaten in Form von Streuobstbeständen, Wiesen mit Einzelbäumen, Heckenstrukturen etc. auf. Die Kartierung ergab zudem eine relativ hohe Anzahl potenzieller Quartiere. Aufgrund der vergleichbaren Strukturen kann auch im Nordwesten mit einer ähnlichen Dichte an Höhlenbäumen gerechnet werden. Da die Flächen lichtarm sind, können auch störungsempfindliche Arten wie z. B. Bechsteinfledermaus und Langohren die Fläche nutzen.

Innerstädtisch weist, neben dem Zoo, vor allem der botanische Garten sowie die südlich davon gelegenen Flächen Potenzial für Fledermäuse auf, wobei der botanische Garten selbst vor allem als Jagdgebiet interessant ist, während es im Bereich der Studentenwohnheime südlich des botanischen Gartens viele alte Bäume mit Höhlenpotenzial gibt.

Als Leitstruktur und Jagdgebiet ist zudem die gesamte Baumreihe am Neckar potenziell bedeutend.

Der übrige bebaute Bereich weist punktuell hochwertige Bereiche auf, ist aber eher für lichttolerante Arten wie die Zwergfledermaus relevant.

3. Ausstehende Untersuchungen

- Zwei Nachtbegehungen zur Erfassung der Eulenvögel im Frühjahr 2020
- Zwei Tagbegehungen zur Erfassung der Spechte im zeitigen Frühjahr 2020
- Fledermauserfassungen:
    - Erfassung von Baumhöhlen auf bisher wg. Belaubung nicht kartierten Flächen (Herbst 2019)

- Die Methodendiskussion zur Erfassung der Arten in potenziellen Baumhöhlen läuft.

- Flächige Biotoptypenkartierung nach LUBW

Avifauna

Arten der Roten Listen BW und D

- Gartenrotschwanz
- Grauschnäpper
- Haussperling
- Star
- Weißstorch (Horst)
- Mauersegler (Nachweis jeweils mehrerer Individuen)

Bedeutung der Flächen für die Avifauna

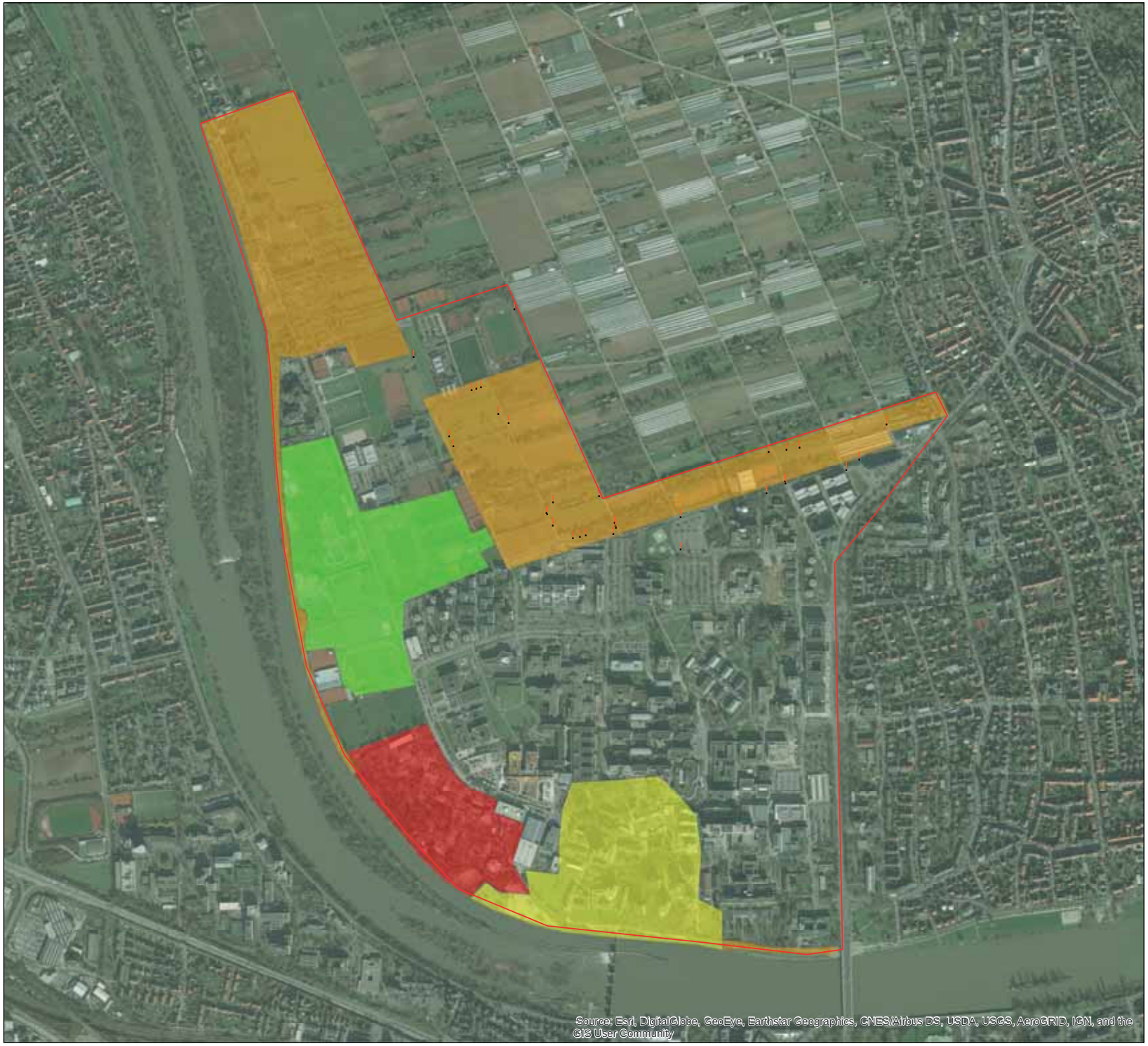
- Dichtezentrum Haussperling/Weißstorch
- Verdacht auf Mauerseglerkolonie
- Weitere bedeutende Flächen für die Avifauna

- Untersuchungsgebiet

Meter
0 125 250 500

Auftraggeber	Stadt Heidelberg		
Projekt	Bestandserfassungen Neuenheimer Feld - Zwischenbericht -		
Planinhalt	Zwischenergebnis der Vogelerfassung		
Datum	15.05.2019	Nummer	Nr. 1
Bearbeiter	Malte Hoffmann	Maßstab	1:10.000

BHM Planungsgesellschaft mbH
Bruchsal • Freiburg • Nürnberg
info@bhmp.de



Quartierpotenzial für Fledermäuse

Bisher kartierte Höhlenbäume (ohne Zoobereich)

Höhlenbaum

Habitatpotenzial für Fledermäuse

- mittel
- mittel - hoch
- hoch
- sehr hoch
- Untersuchungsbereich

Meter

0 125 250 500

Auftraggeber	Stadt Heidelberg		
Projekt	Bestandserfassungen Neuenheimer Feld - Zwischenbericht -		
Planinhalt	Zwischenergeb. der Höhlenbaumerfassung		
Datum	21.05.2019	Nummer	Nr. 2
Bearbeiter	Daniel Krümberg	Maßstab	1:10.000

BHM Planungsgesellschaft mbH
Bruchsal • Freiburg • Nürnberg
info@bhmp.de

Bildquelle: Diemer/Heidelberg Marketing GmbH

Masterplan Im Neuenheimer Feld
Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand

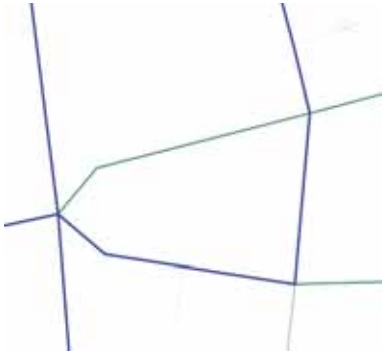
IVAS/ VCDB

Vorstellung der Ergebnisse am 28.11.2019

1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität



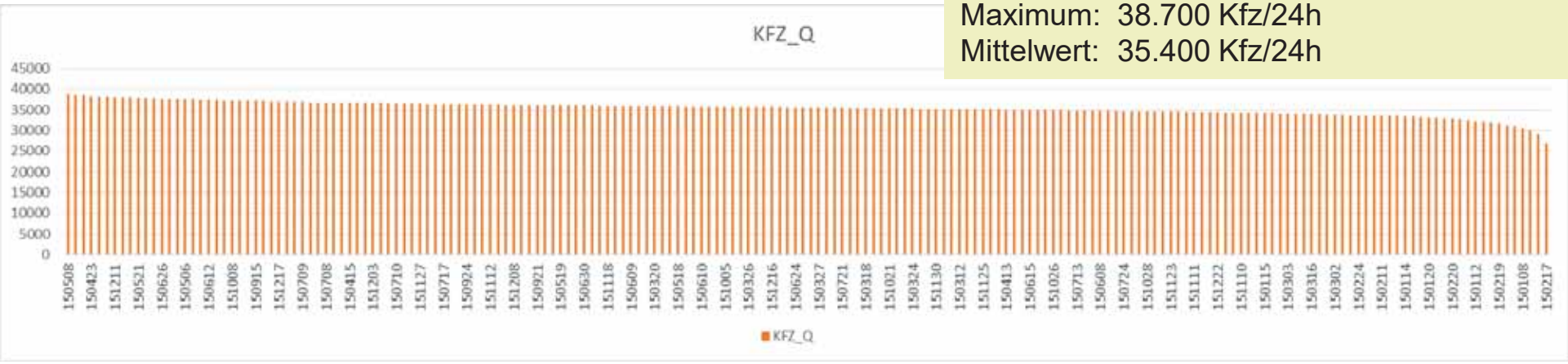
1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages

Dauerzählstelle Steyerer Straße
Zählwerte 2015
Normaltage Mo-Fr

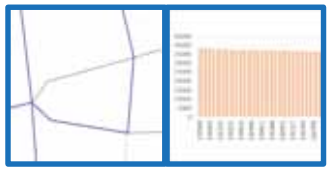
Minimum: 29.000 Kfz/24h
Maximum: 38.700 Kfz/24h
Mittelwert: 35.400 Kfz/24h

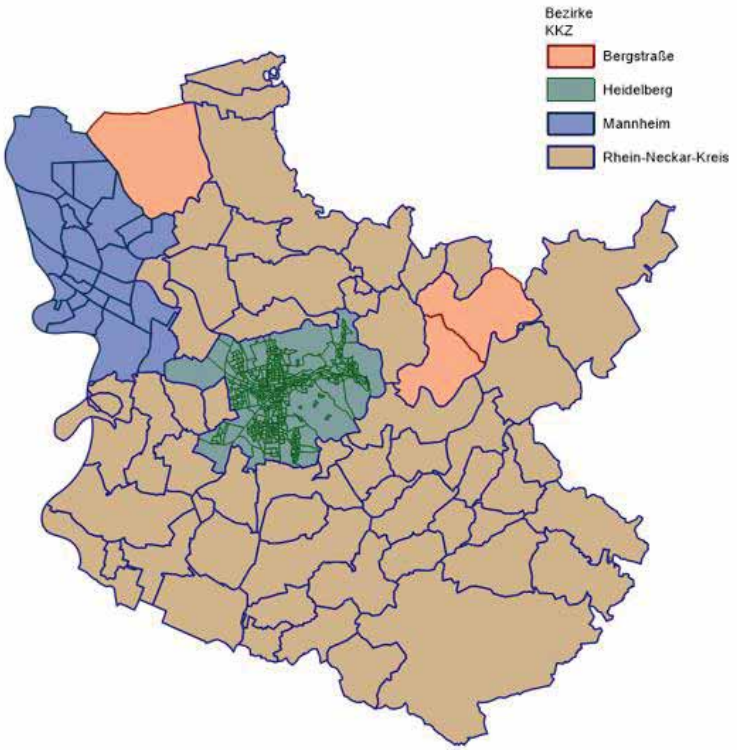


1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland



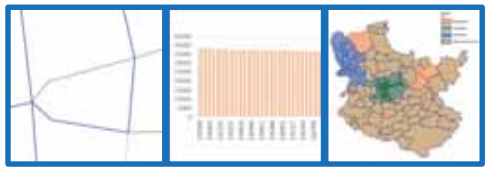


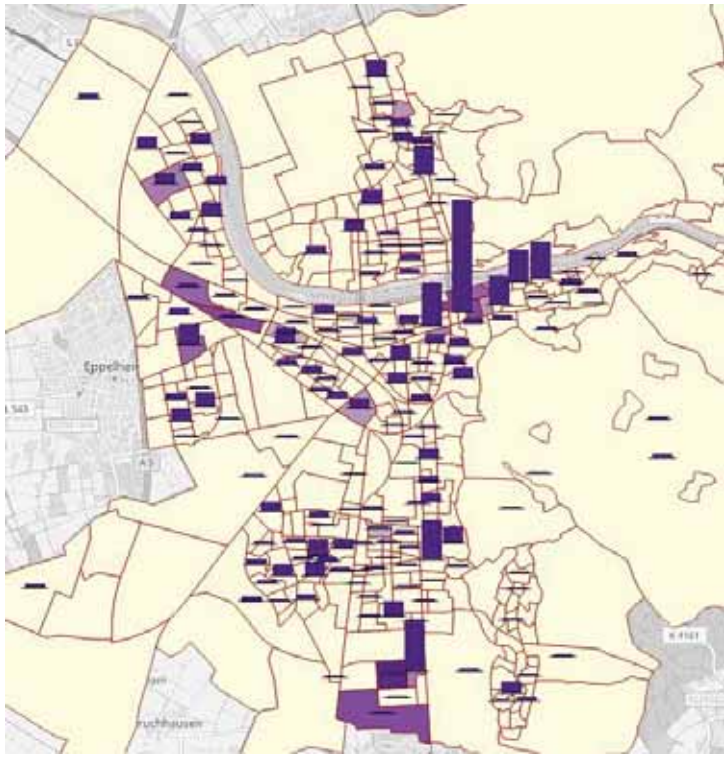
1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland

- Grundlagen sind:
  - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, …)

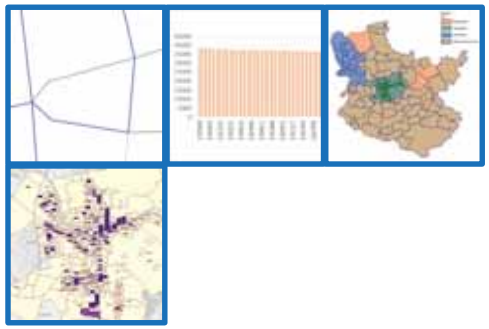




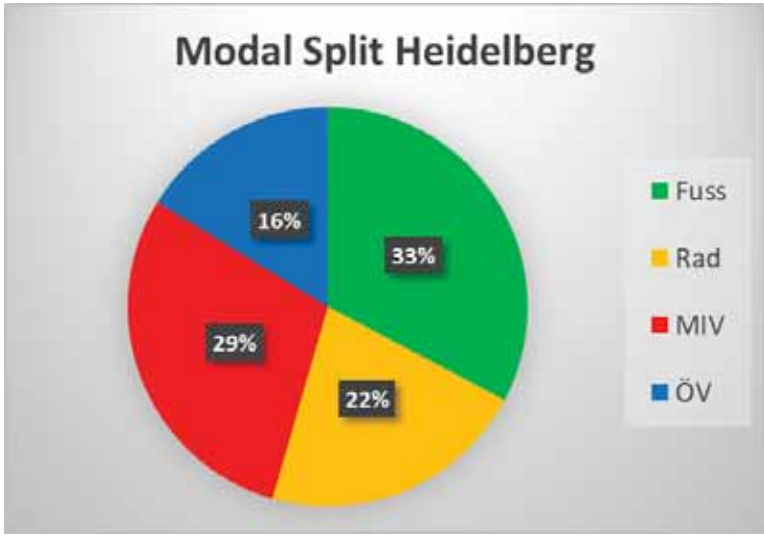
1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland



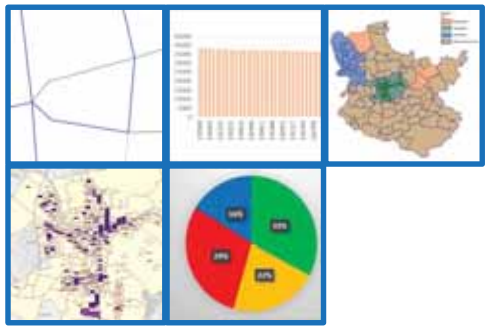
- Grundlagen sind:
  - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, …)
  - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, …)



1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland

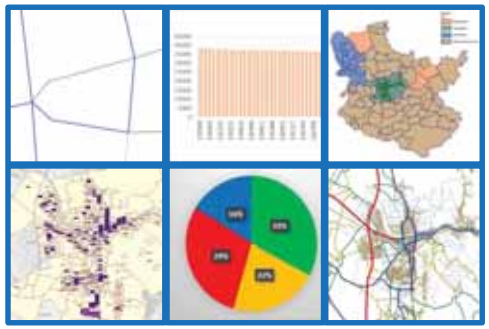


- Grundlagen sind:
  - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, …)
  - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, …)
  - Verkehrsangebot (Straßen, Knotenpunkte, Linien, Fahrpläne und Preise des ÖPV, …)

1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland



- Grundlagen sind:
  - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, …)
  - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, …)
  - Verkehrsangebot (Straßen, Knotenpunkte, Linien, Fahrpläne und Preise des ÖPV, …)

- modelliert werden Entscheidungen:
  - Aktivitätenwahl

1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland

- Grundlagen sind:
  - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, …)
  - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, …)
  - Verkehrsangebot (Straßen, Knotenpunkte, Linien, Fahrpläne und Preise des ÖPV, …)

- modelliert werden Entscheidungen:
  - Aktivitätenwahl
  - Zielwahl &
  - Verkehrsmittelwahl

von i \ nach j	1	…	j	…	J	Σ
1	v_{11}					Q_1
…		…				…
i			v_{ij}			Q_i
…				…		…
I					v_{IJ}	Q_I
Σ	Z_1	…	Z_j	…	Z_J	V

1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland

- Grundlagen sind:
  - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, …)
  - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, …)
  - Verkehrsangebot (Straßen, Knotenpunkte, Linien, Fahrpläne und Preise des ÖPV, …)

- modelliert werden Entscheidungen:
  - Aktivitätenwahl
  - Zielwahl
  - Verkehrsmittelwahl
  - Routenwahl

Bildquelle: google maps

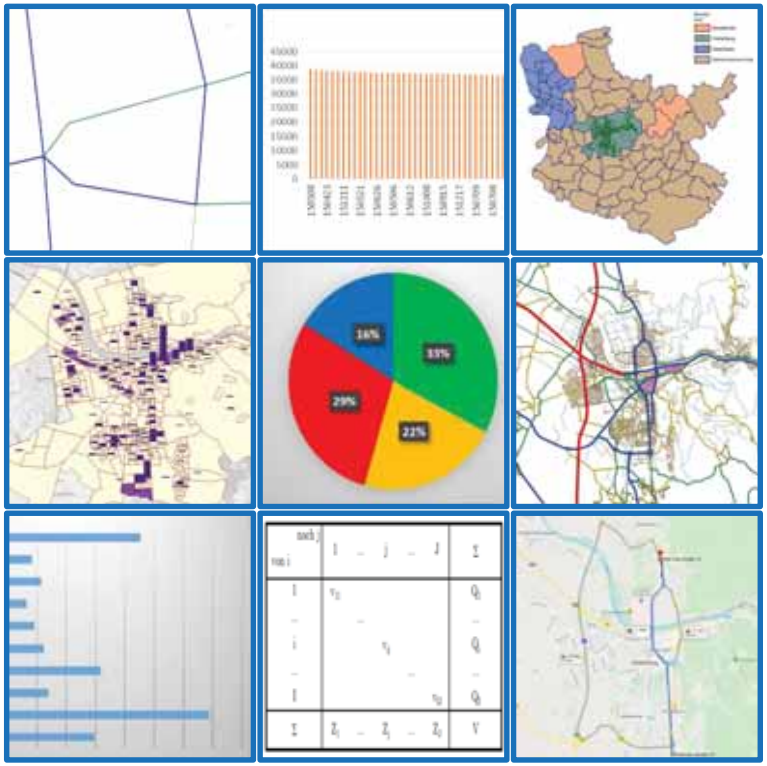
1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell

- vereinfachte Abbildung der Realität
- makroskopisches, strategisches Verkehrsmodell zur Abbildung mittlerer Verkehrszustände eines durchschnittlichen Werktages
- Verkehre in einem definierten Untersuchungsgebiet, bestehend aus Plangebiet und Umland

- Grundlagen sind:
  - Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, …)
  - Verhaltensdaten (Welche Verkehrsmittel werden von welchen Personen für welchen Zweck genutzt?, Welche Reisezeiten werden akzeptiert?, …)
  - Verkehrsangebot (Straßen, Knotenpunkte, Linien, Fahrpläne und Preise des ÖPV, …)

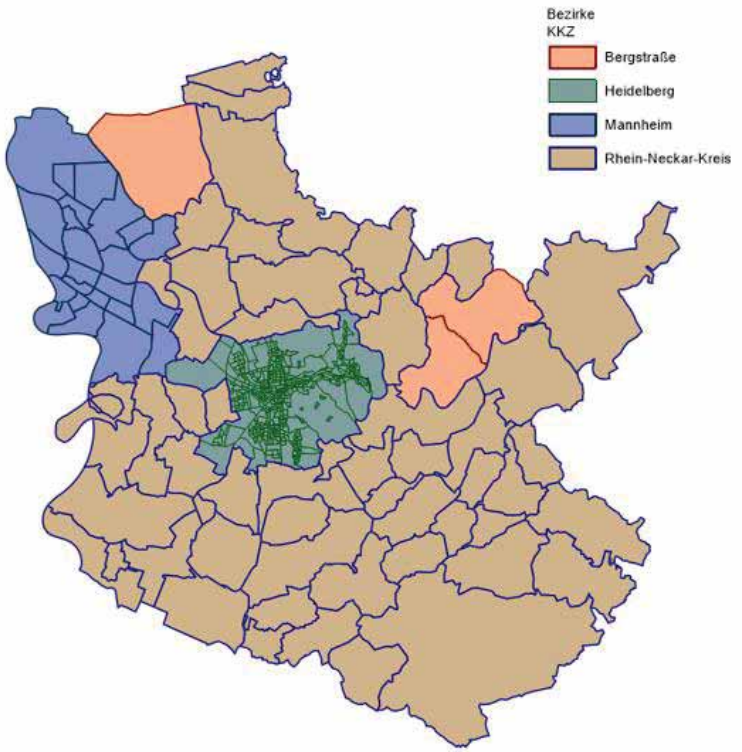
- modelliert werden Entscheidungen:
  - Aktivitätenwahl
  - Zielwahl
  - Verkehrsmittelwahl
  - Routenwahl



1. Übersicht und Einordnung: Verkehrsmodell Heidelberg

Verkehrsmodell Heidelberg

- Modell erstellt für das Analysejahr 2015
- Heidelberg und Umland
- Umland: Mannheim, Rhein-Neckar-Kreis, einzelne Gemeinden des Kreises Bergstraße
- darüber hinaus: Verwendung externer Quellen (Bundesprognose)
- Modellraum mit über 1.000.000 Einwohnern und über 600.000 Arbeitsplätzen
- **= Analysefall**



Pauschalprognose = Prognosenullfall

- vereinfachte Prognose für das Jahr 2035
- enthält eine Einwohner- und eine Arbeitsplatzprognose
- enthält die mit sehr großer Wahrscheinlichkeit bis 2035 realisierten Maßnahmen im Verkehrsnetz
- enthält maßgebliche Veränderungen zwischen 2015 und 2018 (Tram Bahnstadt, Mathematikon)

1. Übersicht und Einordnung: Aufgabenstellung

Hintergrund und Aufgabe der Planungsteams

- Verkehrsmodell der Stadt Heidelberg ist eine Grundlage für Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Masterplanprozesses zum Neuenheimer Feld.
- 4 Teams haben unterschiedliche Konzepte zur Entwicklung des Neuenheimer Feldes einschließlich der verkehrlichen Erschließung entwickelt.
- Diese Konzepte wurden in das Verkehrsmodell übertragen, um die verkehrlichen Wirkungen zu quantifizieren und zu bewerten.
- **= Planfälle der Teams**

Aufgabe von Dr. Schiller

- Prüfung und Bewertung der Modellanwendung bzw. der Umsetzung der Verkehrskonzepte im Verkehrsmodell

Aufgabe von IVAS und VCDB

- Abgleich der vorgegebenen Eckwerte, Harmonisierung der Modelle und Fehlerbeseitigung, Neuberechnung
- Auswertung und Bewertung der Plausibilität der Ergebnisse

Weder Dr. Schiller noch IVAS und VCDB haben die Konzepte an sich bewertet!

Datengrundlagen

- Pauschalprognose zum Verkehrsmodell Heidelberg: Einwohner- und Arbeitsplatzprognose 2035

Stadt Heidelberg	2015	2035	2015 - 2035	2015 - 2035
Einwohner	146.300	175.700	+29.400	+20%
Arbeitsplätze	117.500	142.700	+25.200	+21%

Neuenheimer Feld	2015	2035	2015 - 2035	2015 - 2035
Einwohner	3.400	4.000	+600	+18%
Arbeitsplätze	20.900	30.000	+9.100	+44%

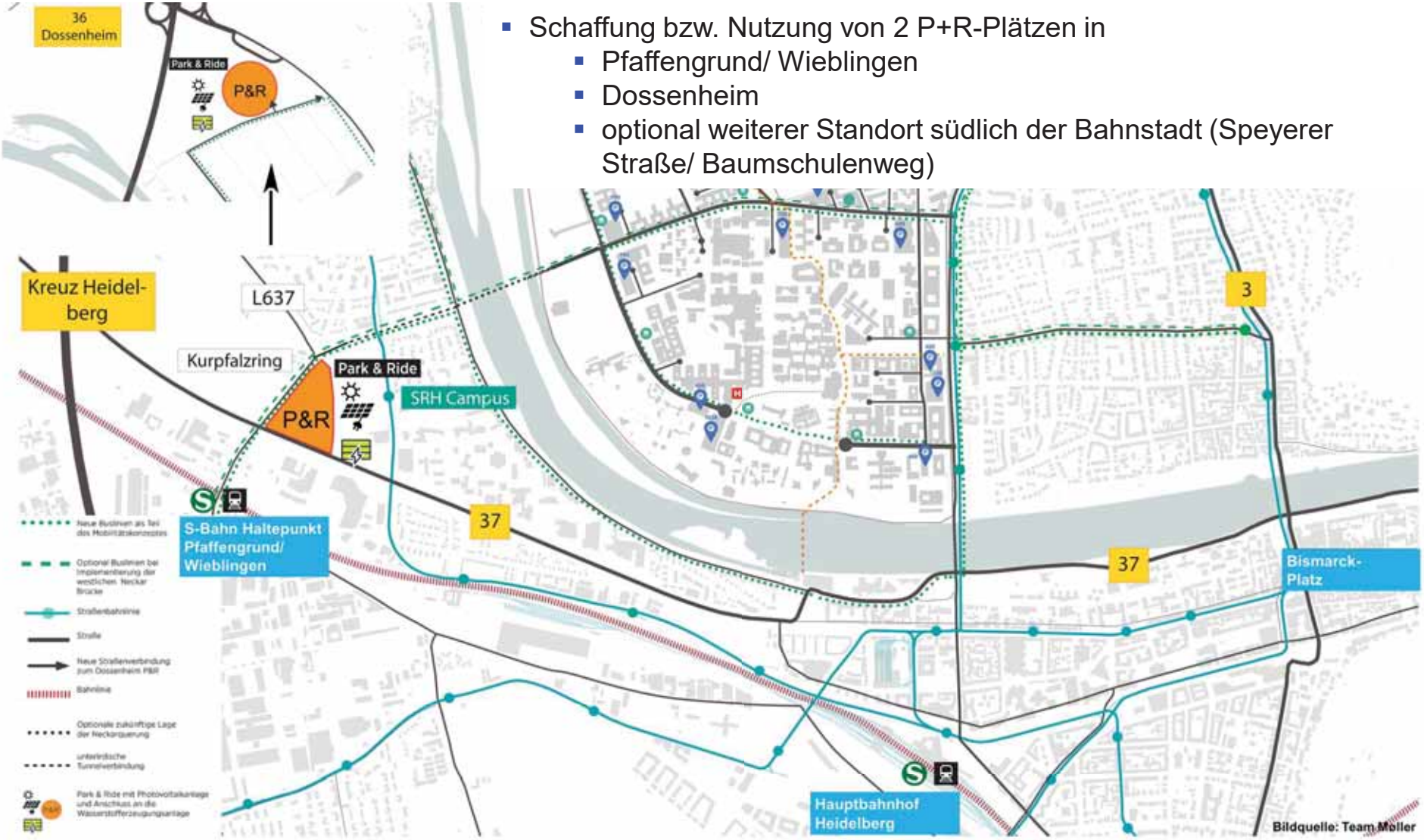
Eckwerte der Strukturgrößen im INF bis 2035

- zusätzlich zur Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen
- betrifft Studierende und Besucher/ Patienten
- Eckwerte und prognostizierte Entwicklung

Wer	Wo	2018/19	2035	Veränderung	
Studierende	Uni	11.587	12.271	+684	
	PH	4.392	5.050	+658	
	MPI	30	30	+/-0	
	OSP	110	140	+30	
	gesamt	**16.119**	**17.491**	**+1.372**	**+8,5%**
Patienten	Uni	2.325	2.949	+624	
	Nierenzentrum	44	53	+9	
	gesamt	**2.369**	**3.002**	**+633**	**+26,7%**
Besucher	Tiergarten/Bad	150	160	10	
	Springer-Verlag	50	50	+/-0	
	Zoo/ Tiergarten	500	600	100	
	Sportzentrum	250	250	+/-0	
	gesamt	**950**	**1.060**	**+110**	**+11,6%**

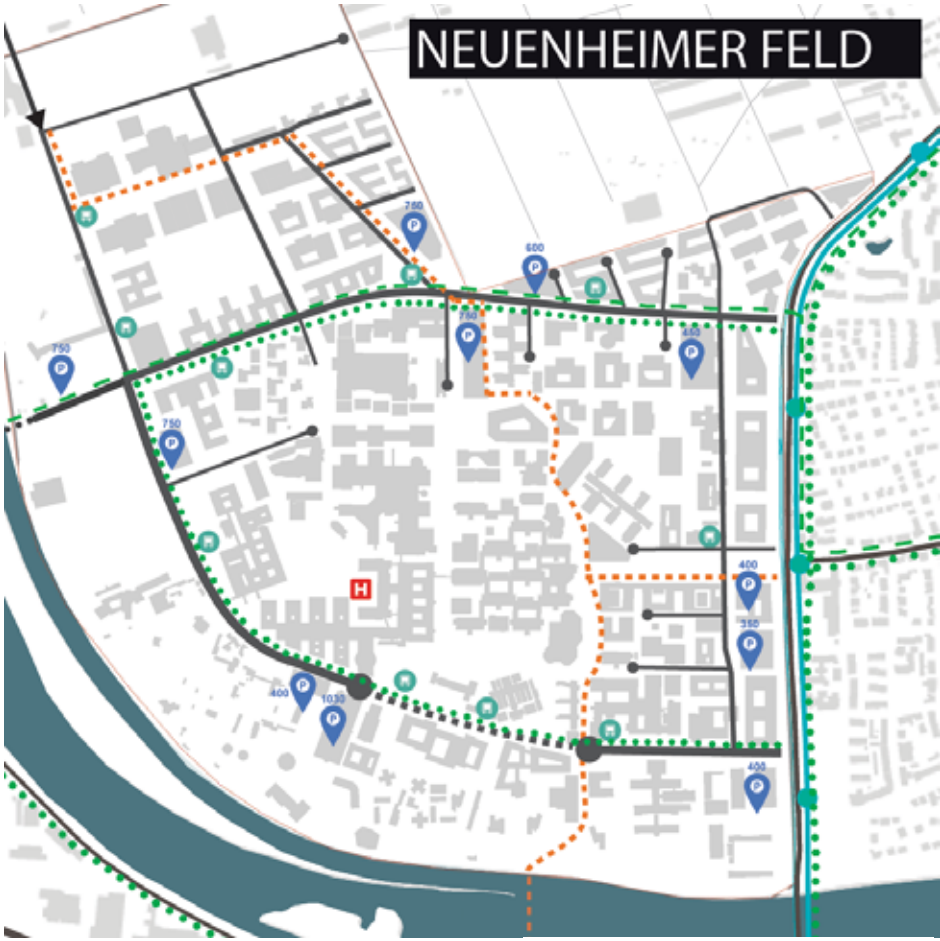
3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Moeller

- Schaffung bzw. Nutzung von 2 P+R-Plätzen in
  - Pfaffengrund/ Wieblingen
  - Dossenheim
  - optional weiterer Standort südlich der Bahnstadt (Speyerer Straße/ Baumschulenweg)



3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Moeller

- Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Randbereiche des Neuenheimer Feldes
- Verknappung des Parkraumangebotes (ca. 6.500 Stellplätze, ca. 70% der gegenwärtigen Stellplatzverfügbarkeit)



Bildquelle: Team Møller

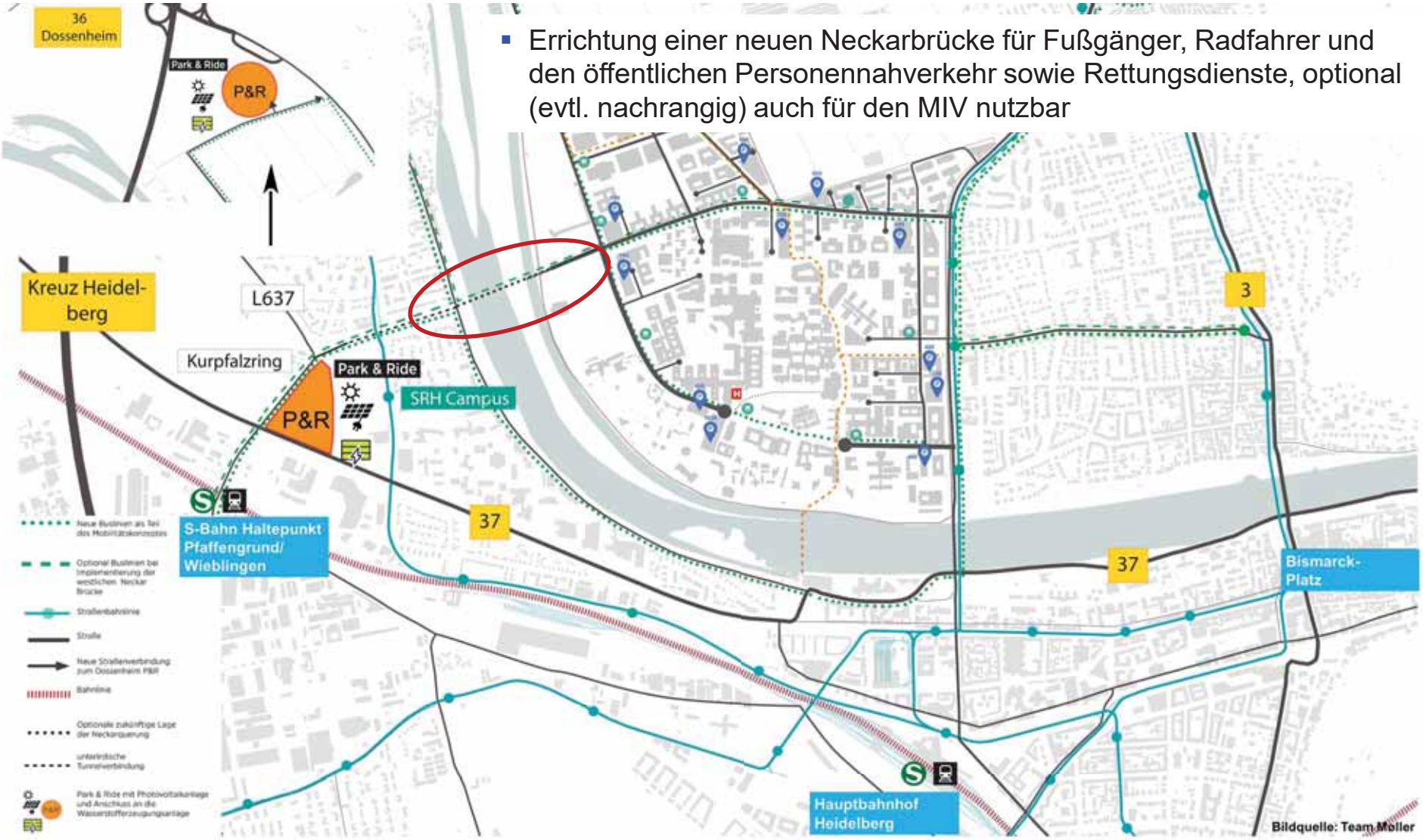
3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Moeller

- Neustrukturierung des Erschließungsnetzes für den Kfz-Verkehr, autofreies Zentrum

Bildquelle: Team Møller

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Moeller

- Errichtung einer neuen Neckarbrücke für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Personennahverkehr sowie Rettungsdienste, optional (evtl. nachrangig) auch für den MIV nutzbar

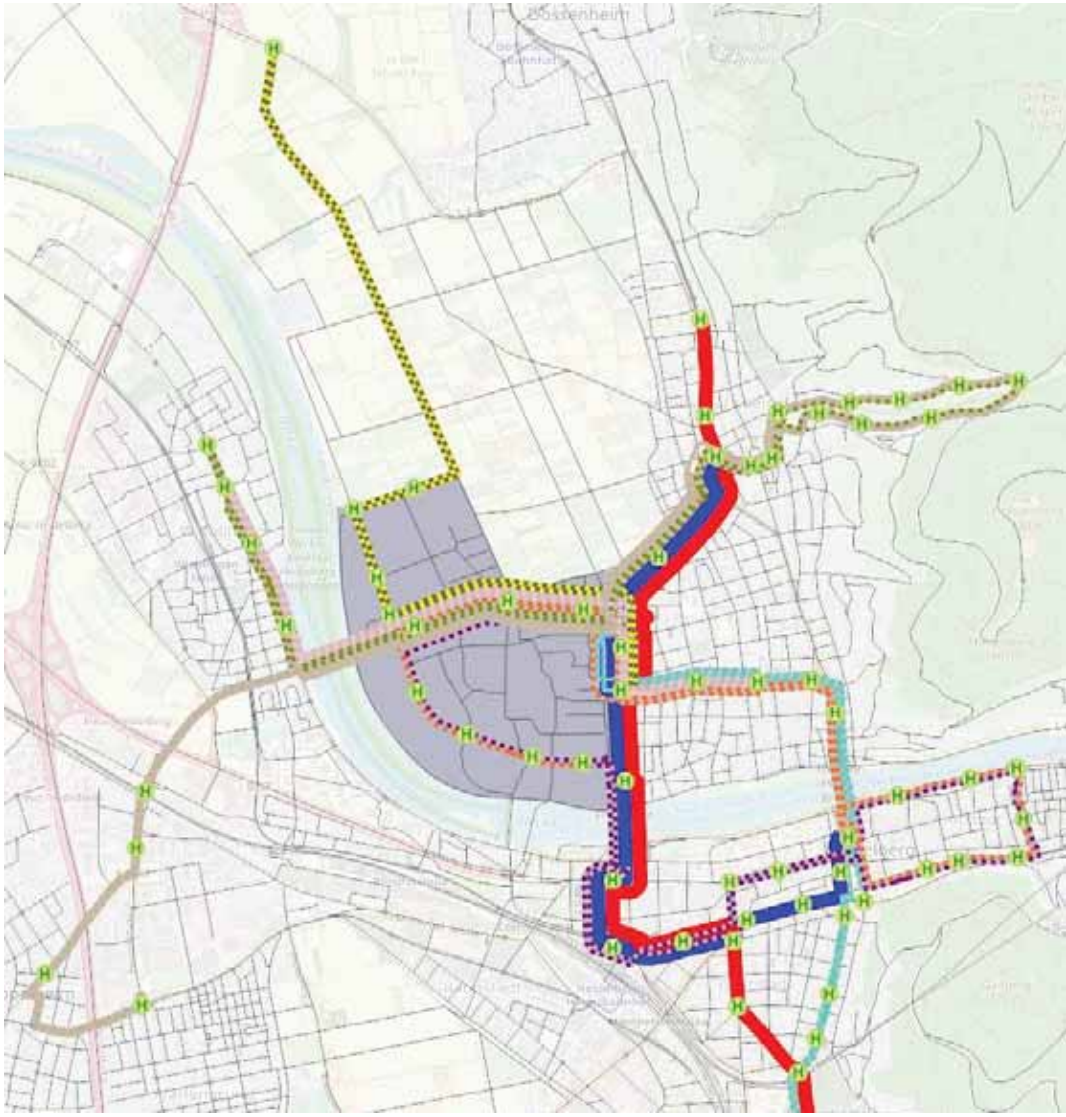


3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Moeller

- Erweiterung des bestehenden Liniennetzes (Taktverdichtung und zusätzliche Haltestellen, veränderte Linienführung im Neuheimer Feld)
- Verlängerung der Buslinie 31 und 38 über die neue Neckarbrücke bis nach Eppelheim und Wieblingen mit durchgehender Verbindung von Handschuhsheim
- Verlängerung der Buslinie 37 bis zum P+R-Platz Dossenheim

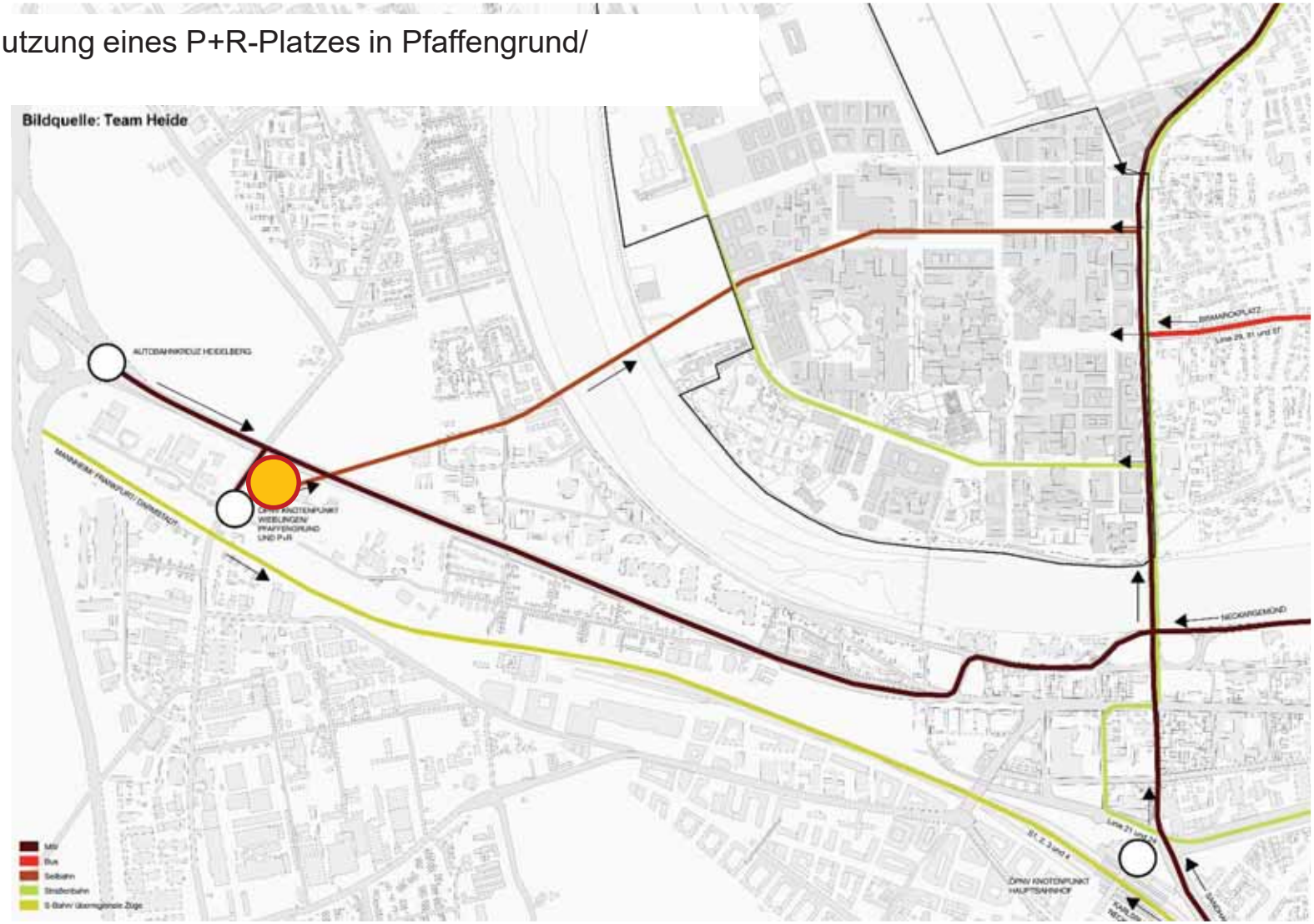
Sonstiges

- Ausbau Tiergartenstraße nach Norden (Nordanbindung), Klärwerk-LKW´s müssen nicht durchs Neuenheimer Feld fahren
- zentrales Logistikzentrum und unterirische Versorgung wird ausgebaut



3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Heide

- Schaffung bzw. Nutzung eines P+R-Platzes in Pfaffengrund/ Wieblingen



3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Heide

- Verknappung des Parkraumangebotes (ca. 50% der gegenwärtigen Stellplatzverfügbarkeit)
- Erhöhung der Parkgebühren um ca. 2€ (entspricht ca. +50ct pro Stunde)

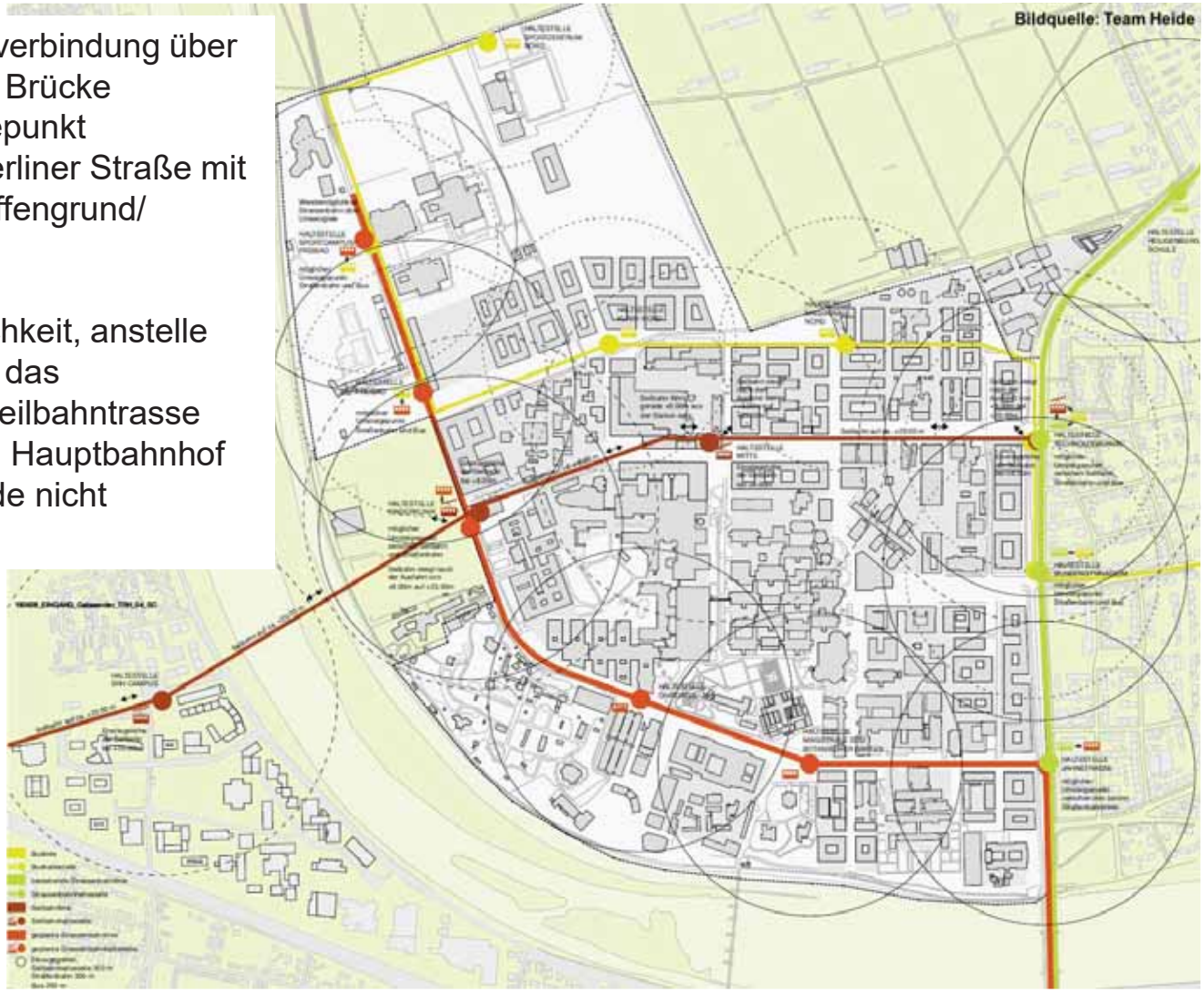
- Umstrukturierung des Erschließungsnetzes

Bildquelle: Team Heide

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Heide

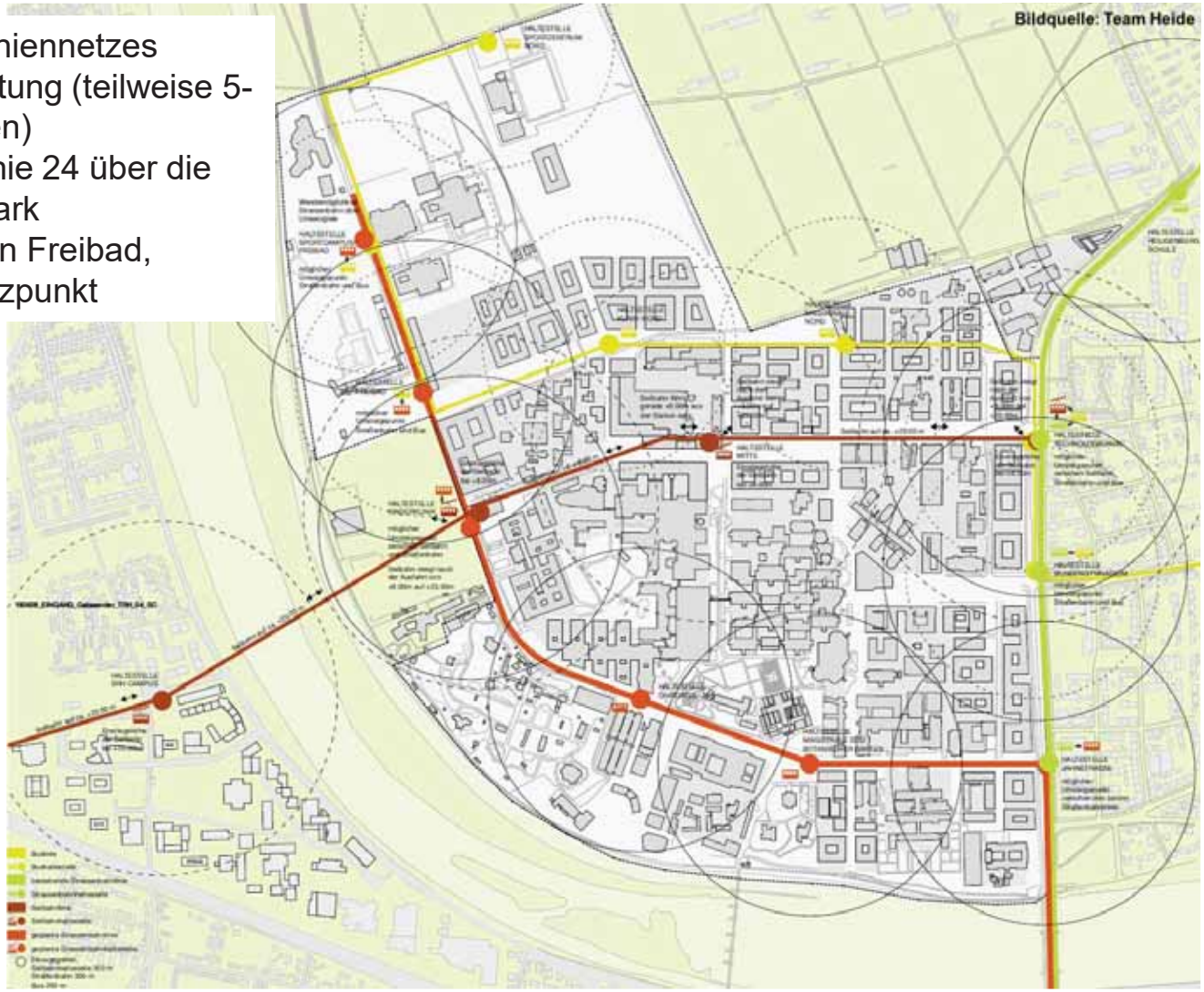
- Errichtung einer neuen Seilbahnverbindung über den Neckar anstelle einer neuen Brücke
- Seilbahn zwischen S-Bahn-Haltepunkt Pfaffengrund/ Wieblingen und Berliner Straße mit Anbindung des P+R-Platzes Pfaffengrund/ Wieblingen

- Optional besteht auch die Möglichkeit, anstelle der Straßenbahnverlängerung in das Neuenheimer Feld eine zweite Seilbahntrasse zwischen Neuenheimer Feld und Hauptbahnhof zu errichten. Diese Variante wurde nicht modelliert.



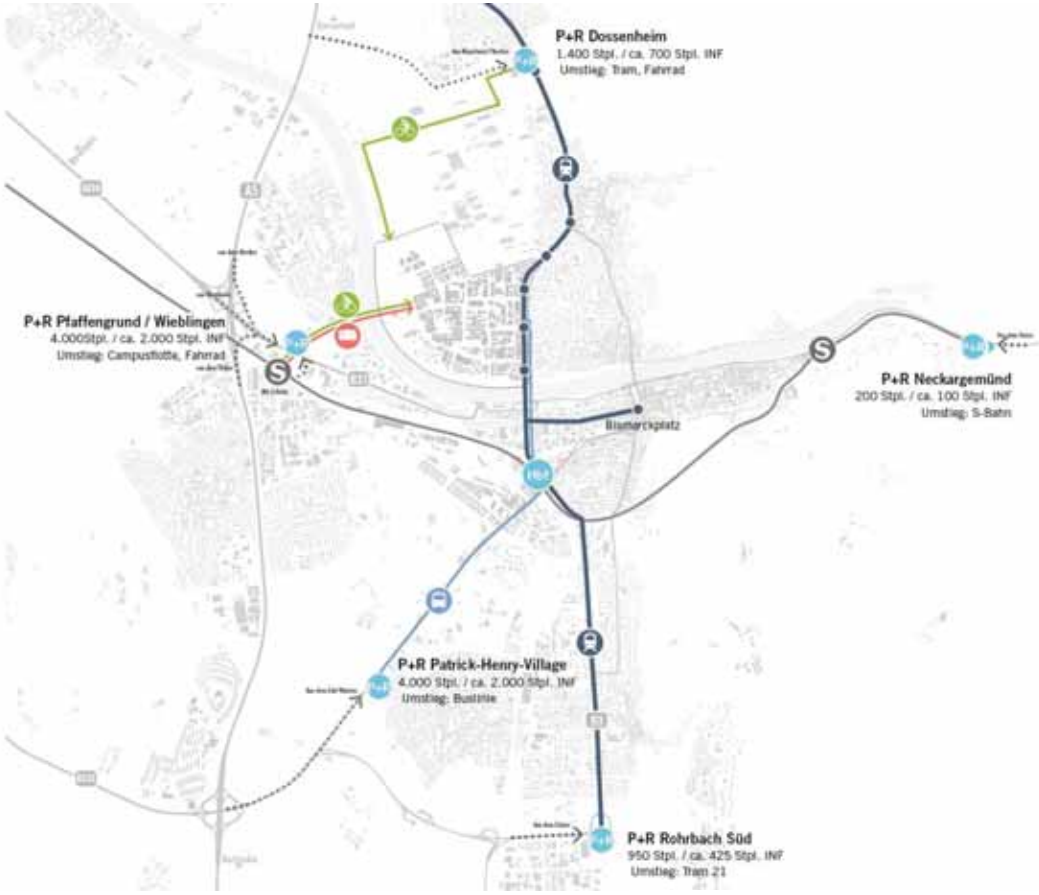
3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Heide

- Erweiterung des bestehenden Liniennetzes (Linienverlängerung, Taktverdichtung (teilweise 5-min-Takt), zusätzliche Haltestellen)
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 24 über die Tiergartenstraße bis zum Sportpark
- damit Straßenbahnanbindung von Freibad, Springer-Verlag und Olympiastützpunkt



3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Astoc

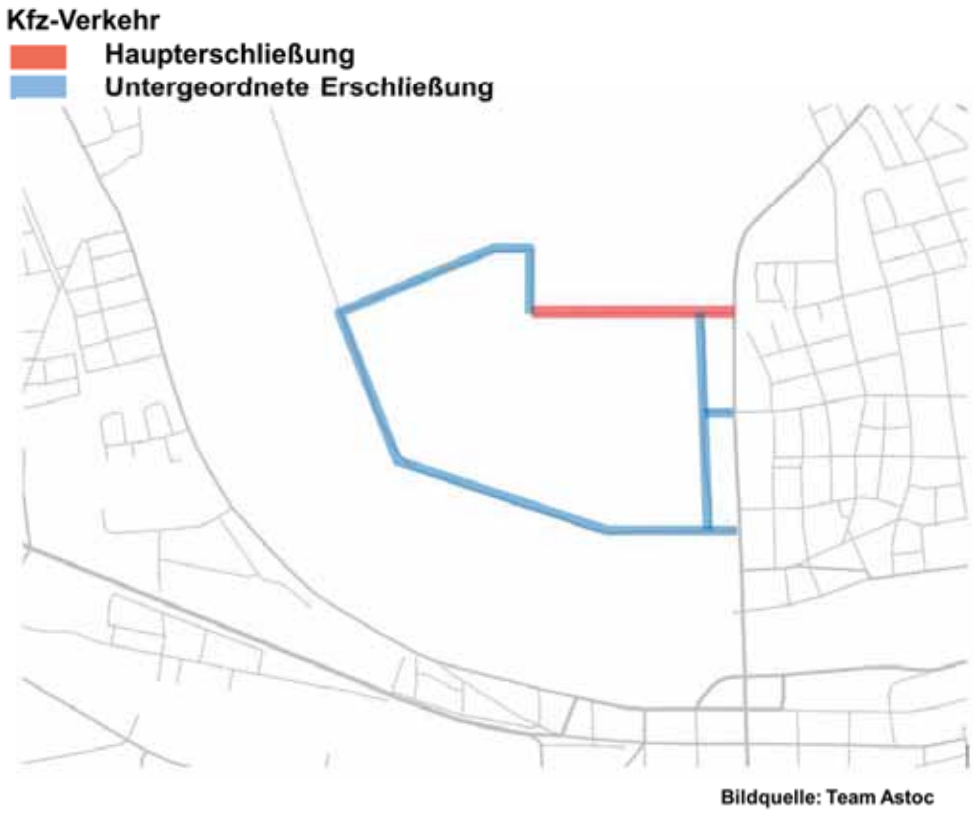
- Schaffung bzw. Nutzung von 5 P+R-Plätzen in
  - Pfaffengrund/ Wieblingen
  - Dossenheim
  - Rohrbach-Süd
  - Patrick-Henry-Village (PHV)
  - Neckargemünd



Bildquelle: Team Astoc

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Astoc

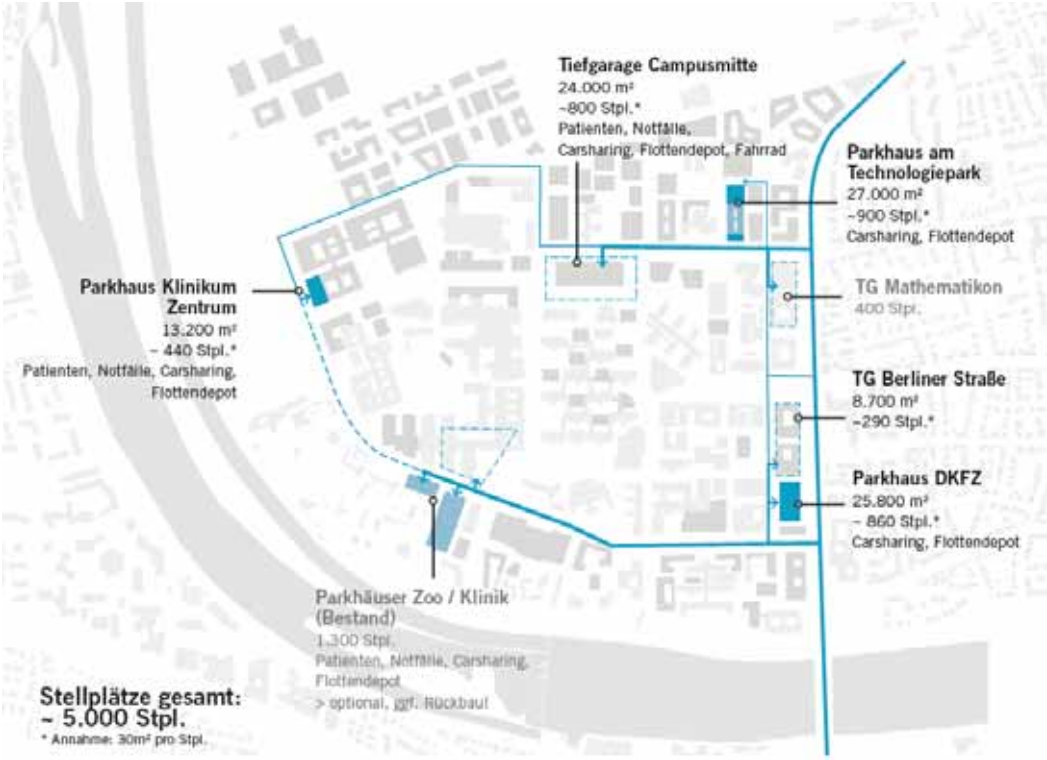
- Neustrukturierung des Erschließungsnetzes für den Kfz-Verkehr
- Haupterschließung entlang der Straße Im Neuenheimer Feld bis zum Klinikum
- untergeordnete ringförmige Erschließung



Bildquelle: Team Astoc

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Astoc

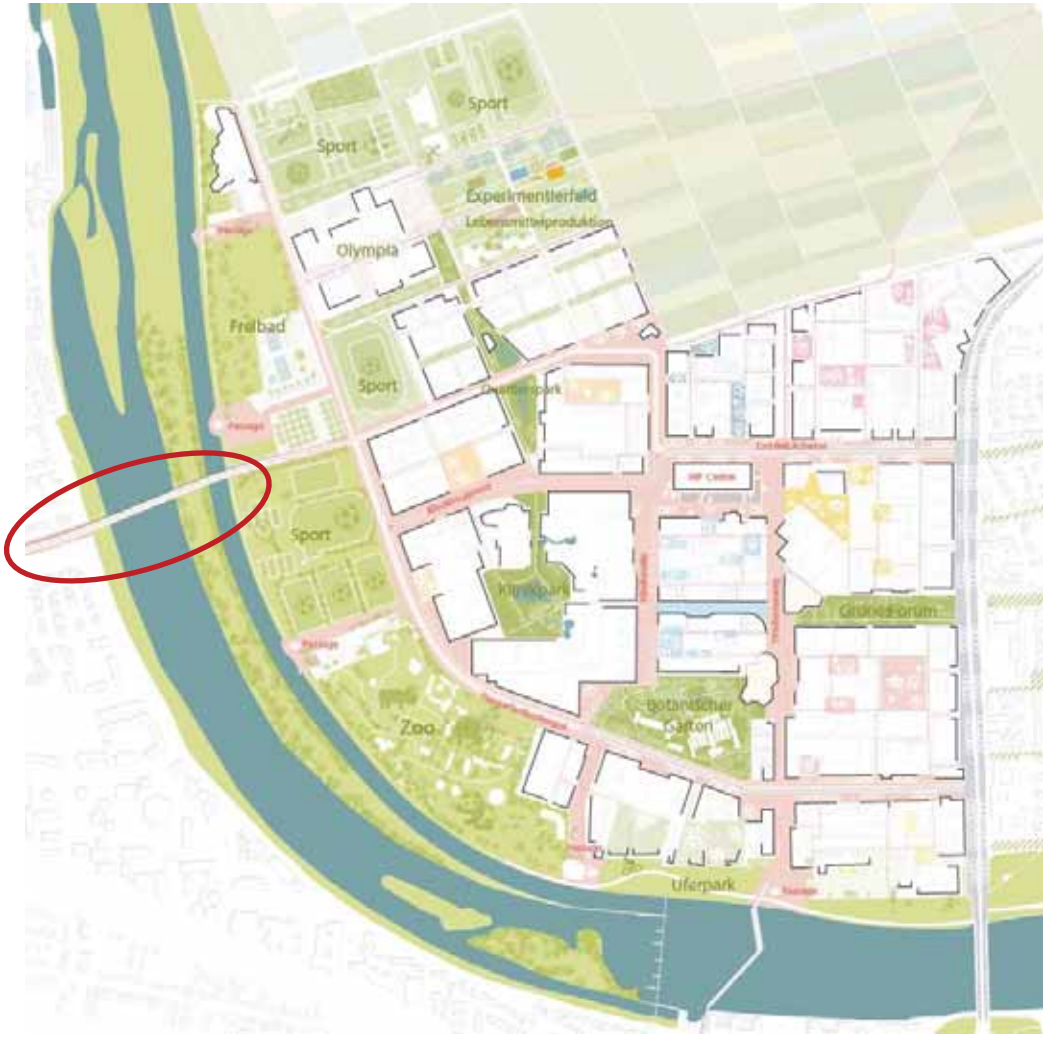
- Verknappung des Parkraumangebotes (ca. 55% der gegenwärtigen Stellplatzverfügbarkeit)
- Ausrichtung des verbleibenden Parkraumes auf mobilitätseingeschränkte Personen (v.a. Patienten des Klinikums) und Konzentration auf Quartierparkhäuser an den Gebietsrändern
- konsequente Bewirtschaftung des verfügbaren Parkraumangebotes, Erhöhung der Parkkosten (ca. +50%)



Bildquelle: Team Astoc

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Astoc

- Errichtung einer neuen Neckarbrücke für Fußgänger, Radfahrer, den ÖPV und Rettungsdienste



Bildquelle: Team Astoc

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Astoc

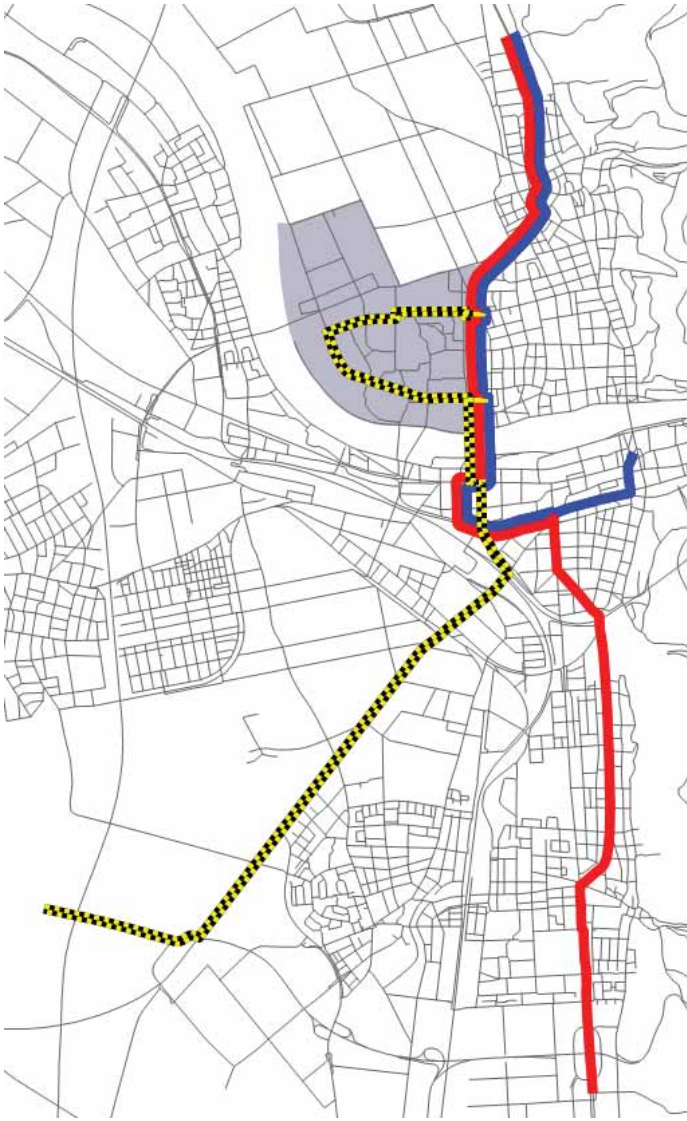
- Etablierung eines teilautonomen/ autonomen Shuttle-Verkehrs für die innere Erschließung des Neuenheimer Feldes
  - mit Anbindung an Haltestellen der Straßenbahn an der Berliner Straße (grün)
  - mit Anbindung zum S-Bahn-Haltepunkt Pfaffengrund/Wieblingen und P+R-Platz Pfaffengrund/Wieblingen (rot)
- Führung auf drei Linienrouten im Neuenheimer Feld:
  - über den Erschließungsring
  - entlang des Klinikums in Nord-Süd-Richtung
  - bis zum Springer-Verlag
- 5-min-Takt zur inneren Erschließung
- 10-min-Takt zwischen Neuenheimer Feld und P+R-Platz Pfaffengrund/ Wieblingen

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Astoc

- Verlängerung der Straßenbahnlinien 21 und 24 zum P+R-Platz Dossenheim
- Busverbindung zwischen Neuenheimer Feld und P+R-Platz Patrick-Henry-Village (PHV) über Hauptbahnhof
- Taktverdichtung auf den Haupterschließungsrouten des ÖPV (insb. Straßenbahnlinien 21 und 24) von 10-min-Takt auf 5-min-Takt

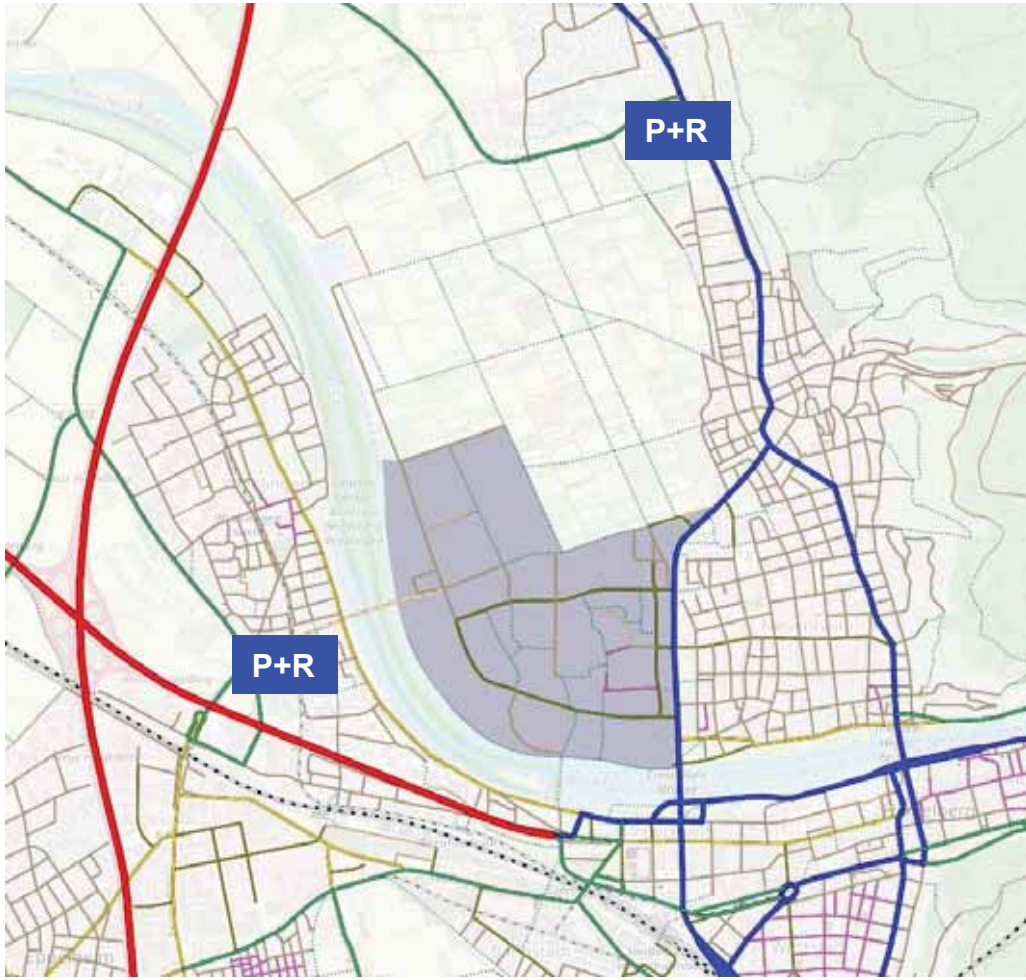
Sonstiges

- Campus-Flotte: Car-Sharing, Bike-Sharing, E-Scooter, autonome Minibusse
- Mobilitäts-Hubs mit Packstationen, Nutzungsmischung (Mobilität, Versorgung, Dienstleistung)



3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Höger

- Schaffung bzw. Nutzung von 2 P+R-Plätzen in
  - Pfaffengrund/ Wieblingen
  - Dossenheim



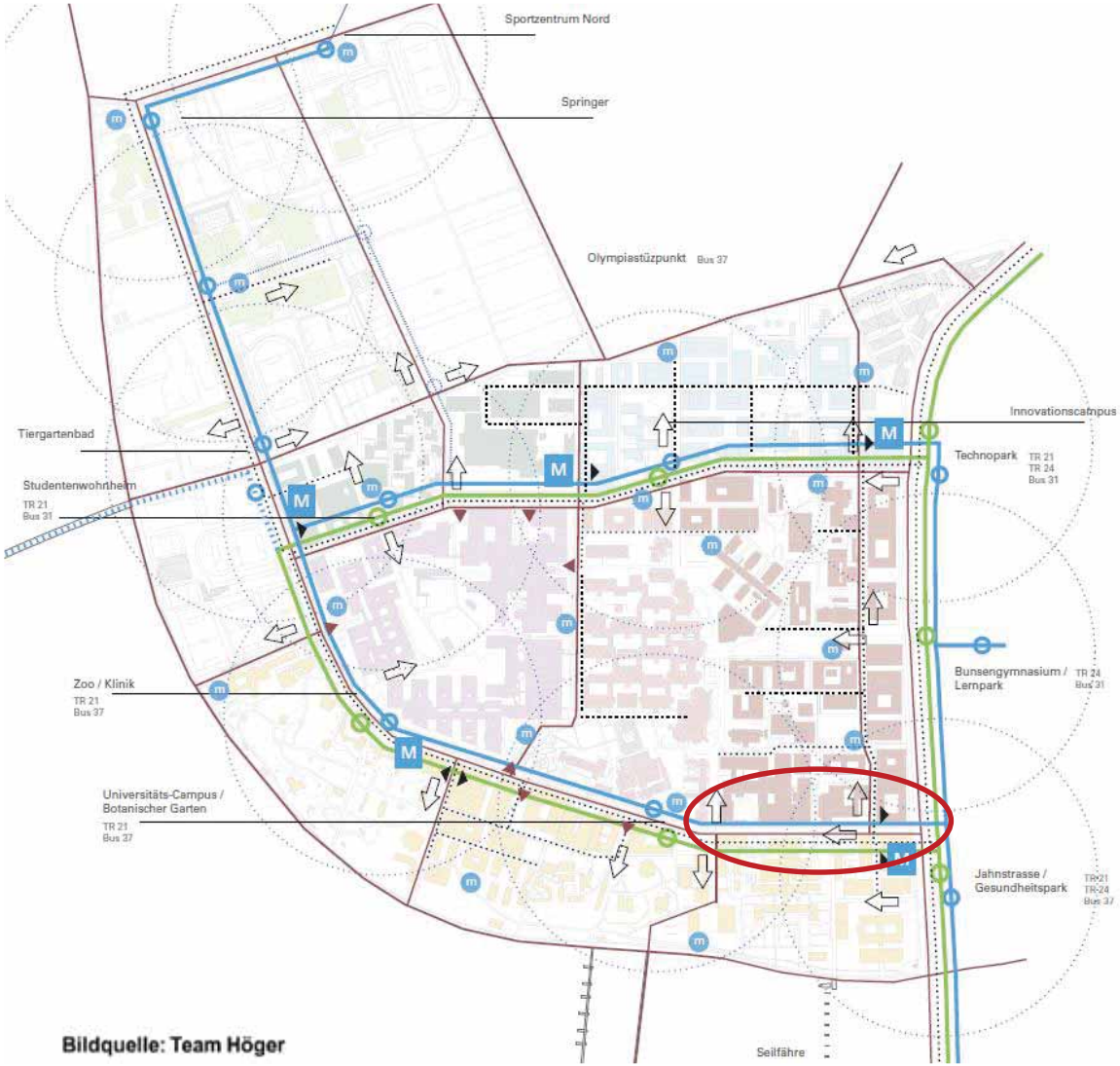
3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Höger

- Verknappung des Parkraumangebotes (mit Brücke und P+R Pfaffengrund/ Wieblingen ergibt sich ein Bedarf von ca. 40% des gegenwärtigen Stellplatzangebotes)

Bildquelle: Team Höger

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Höger

- Campus-Ring fungiert als Haupterschließungsachse; Anlieferung (gestrichelte Linien); alle anderen Wege kein Kfz-Verkehr
- Begradigung Tiergartenstraße



Bildquelle: Team Höger

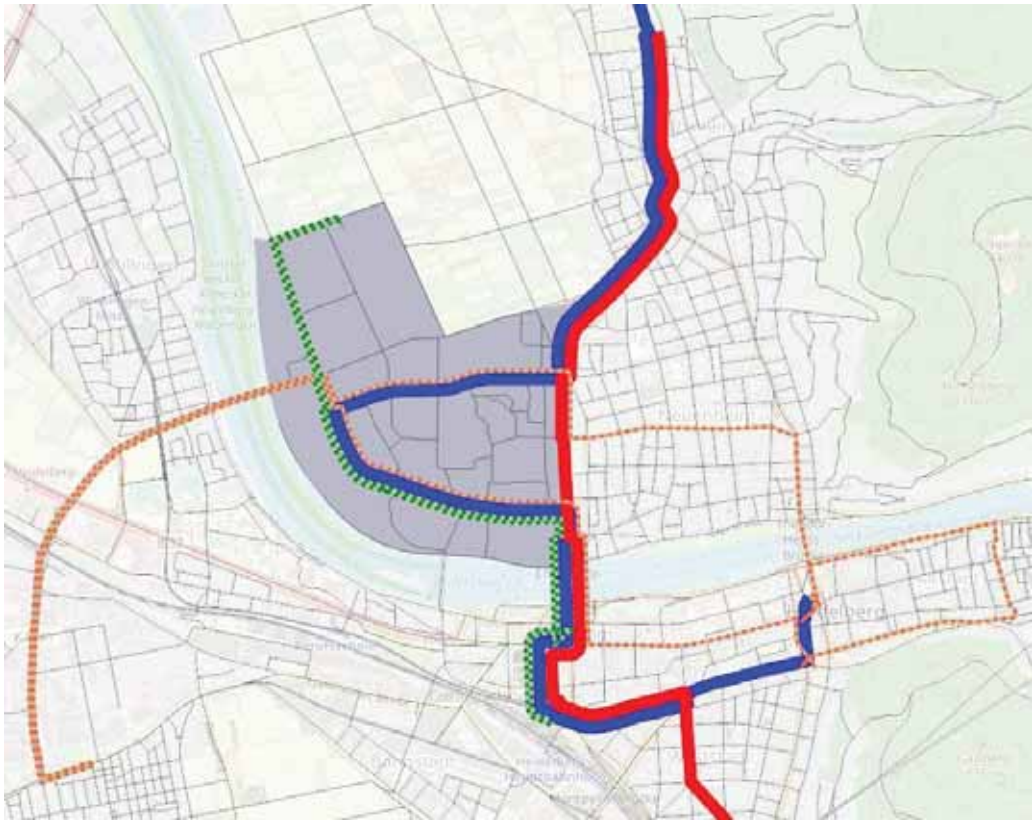
3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Höger

- Errichtung einer neuen Neckarbrücke für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Personennahverkehr (Busse) sowie Rettungsdienste

Bildquelle: Team Höger

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht – Team Höger

- Straßenbahn-Campusring mit eigener Trasse für den ÖPV und Rettungsdienste
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 21 über Dossenheim zur Anbindung des P+R-Platzes bis Weinheim
- Anpassung des Linienverlaufes und Verlängerung der Buslinie 31 über die neue Neckarquerung bis zur Haltestelle Kranichweg/ Stotz (Pfaffengrund-Süd)
- Anpassung des Linienverlaufes der Buslinie 37 innerhalb des Neuenheimer Feldes mit direkter Verbindung via Hofmeisterstraße zum Sportzentrum Nord
- Optimierung der Haltestellenlage



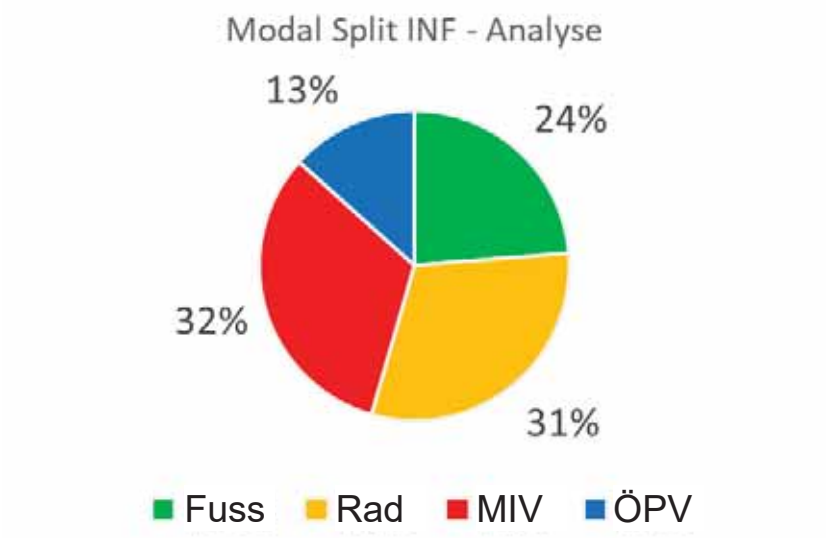
4. Ergebnisse: Modal Split Vergleich INF (inkl. Fernverkehr)

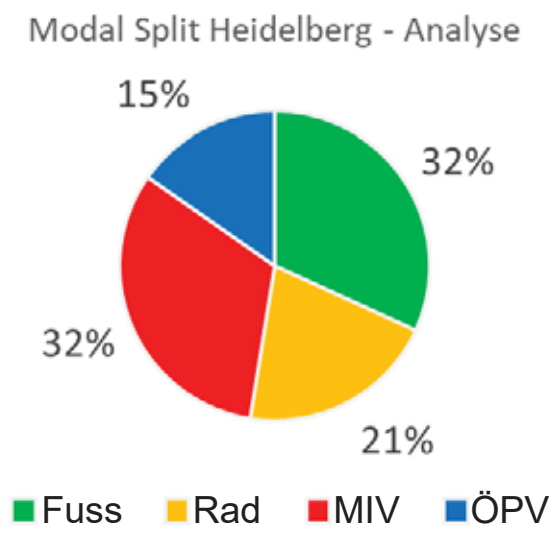
Analyse: Vergleich Neuenheimer Feld – Heidelberg gesamt

- Anteil Fußgängerverkehr in Heidelberg insgesamt deutlich höher als im Neuenheimer Feld (z.B. viele kurze Einkaufswege von Geschäft zu Geschäft in der Altstadt)
- dafür deutlich höherer Radverkehrsanteil im Neuenheimer Feld

System **r**epräsentativer **V**erkehrsbefragungen – Haushaltbefragung zum Verkehrsverhalten

- Achtung: Für Heidelberg ausgewerteter Modal Split ist nicht deckungsgleich mit SrV, da in SrV nur die Heidelberger Einwohner erfasst sind, in vorliegender Modellauswertung aber auch Einpendler berücksichtigt sind.

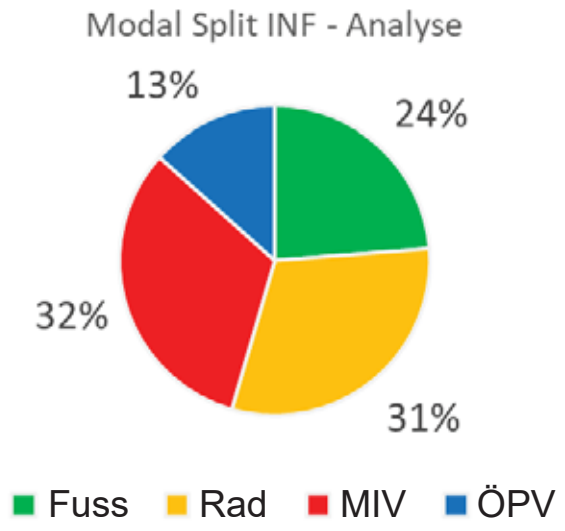


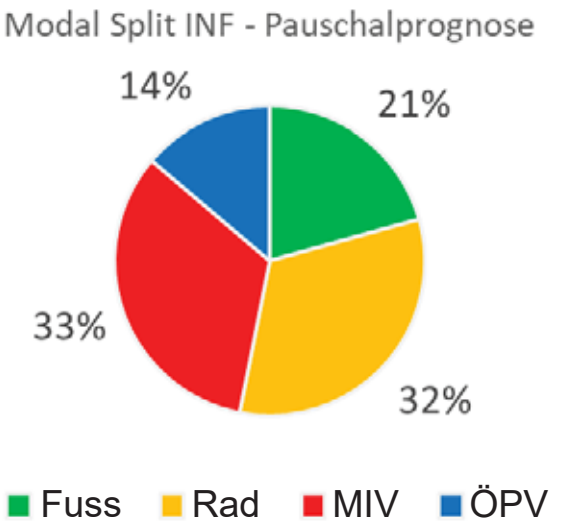


4. Ergebnisse: Modal Split Vergleich INF (inkl. Fernverkehr)

INF: Vergleich Analyse – Pauschalprognose

- höherer Radverkehrsanteil in der Prognose, u.a. durch verbessertes Radverkehrsangebot mit attraktiver Verbindung zwischen Neuenheimer Feld und Bahnstadt
- etwas höhere Anteile MIV und ÖPV durch veränderte Strukturgrößenverteilungen in der Prognose
- damit insgesamt abnehmender Fußgängeranteil

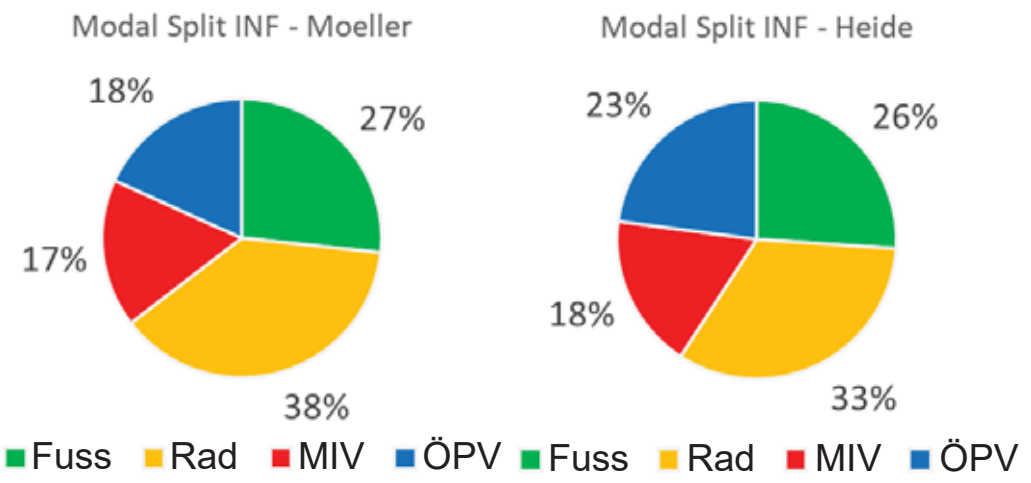


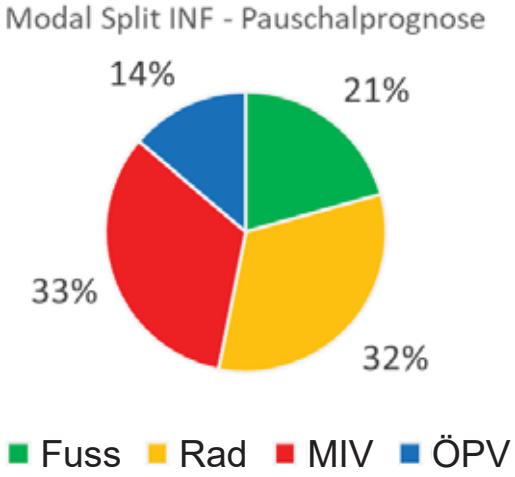


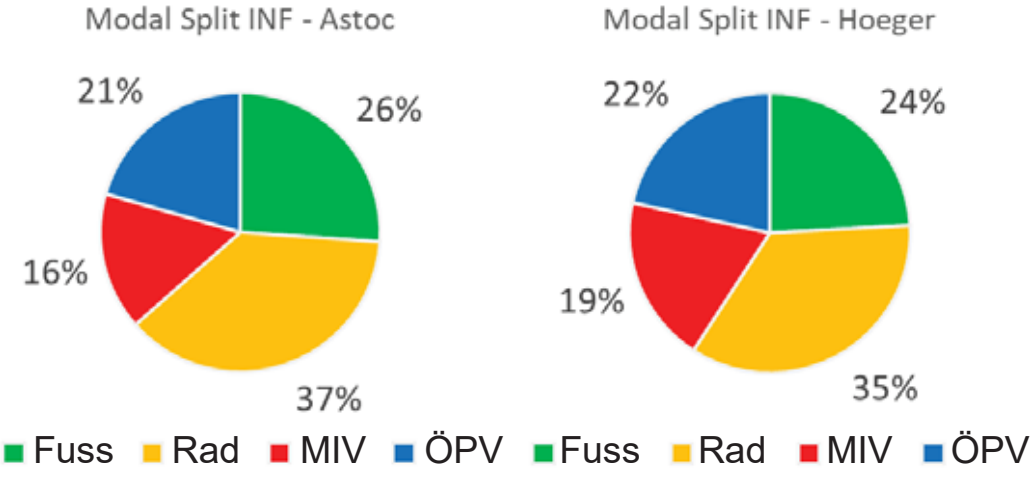
4. Ergebnisse: Modal Split Vergleich INF (inkl. Fernverkehr)

INF: Vergleich Pauschalprognose - Konzepte

- mit allen Ansätzen gelingt es den MIV-Anteil im INF deutlich zu reduzieren
- Effekte ergeben sich durch verbessertes ÖPV-angebot in Verbindung mit restriktiven Maßnahmen für den MIV (Parkgebühren, Reduktion des Stellplatzangebotes, Parkplätze in Randlage) und P+R-Angebote
- nur ein verbessertes ÖPV-Angebot reicht **nicht**!



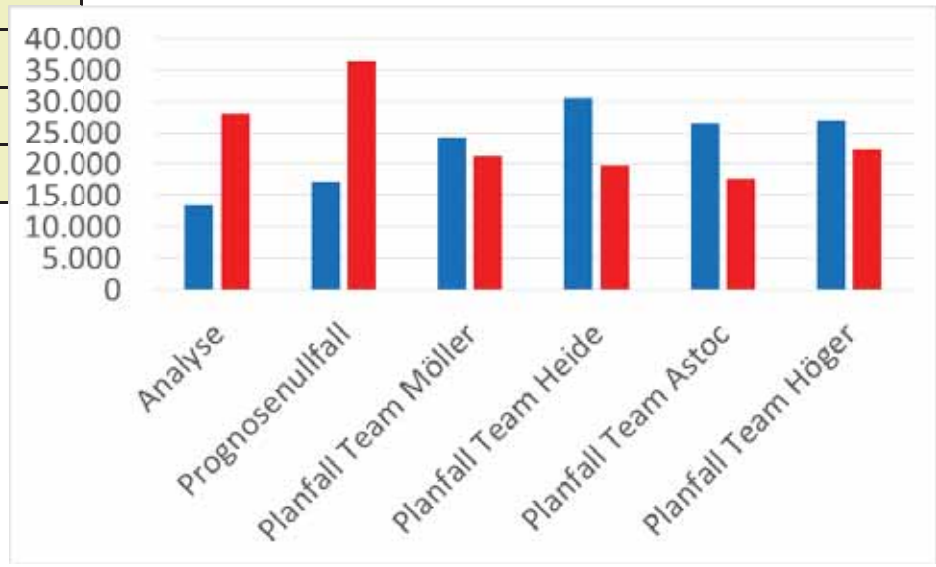




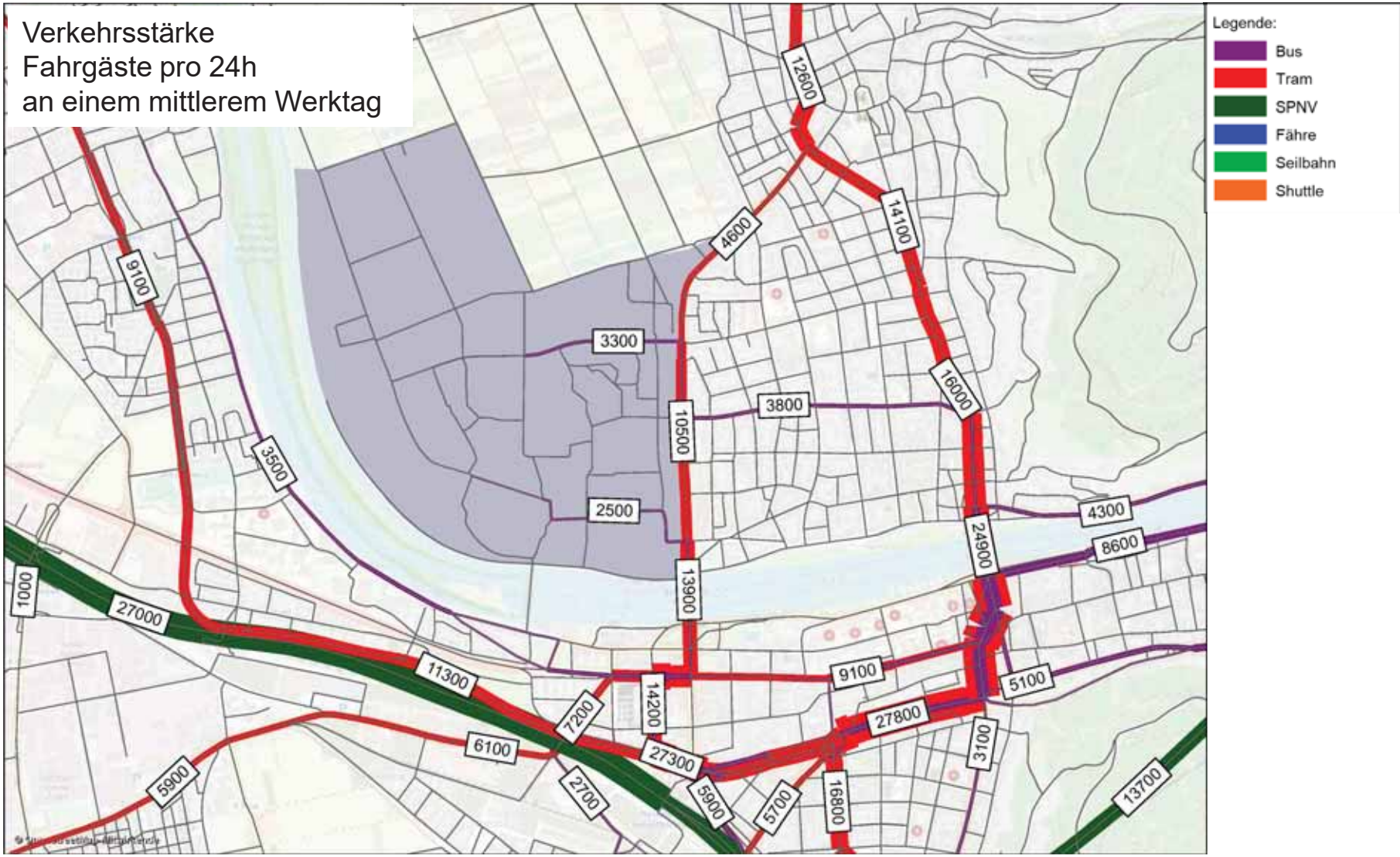
4. Ergebnisse: Entwicklung der Verkehrsaufkommen

Motorisierter Verkehr von und zum Neuenheimer Feld (Quell- und Zielverkehr, ohne Binnenverkehr)

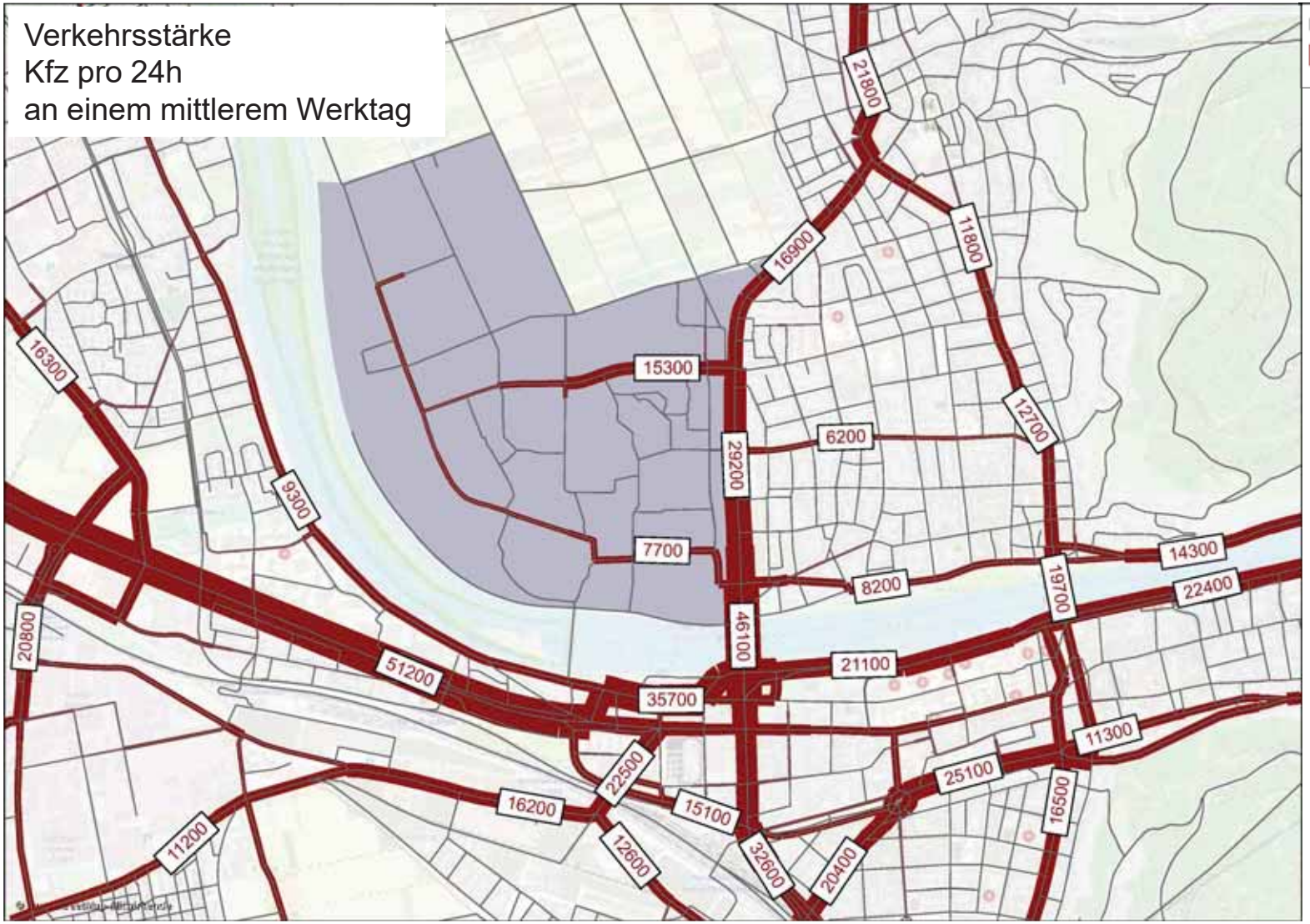
	Personenfahrten im ÖPV	Pkw-Fahrten
Analyse 2015	13.500	28.100
Prognosenull 2035	17.100	36.300
Planfälle/ Konzepte der Teams		
Moeller	24.100	21.300
Heide	30.600	19.800
Astoc	26.500	17.600
Hoeger	27.000	22.300



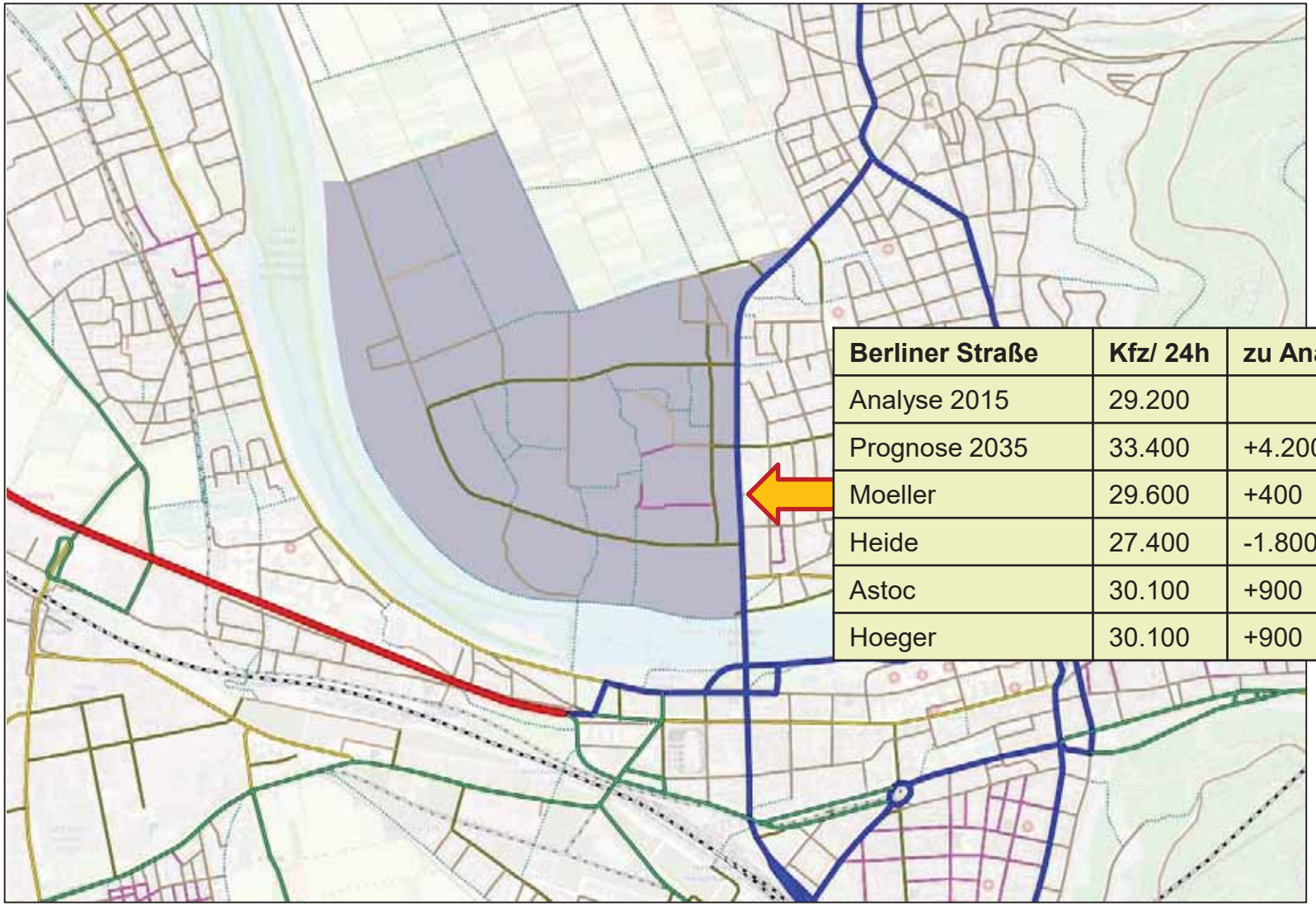
4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Beispiel ÖPV differenziert nach Verkehrssystem



4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Beispiel MIV

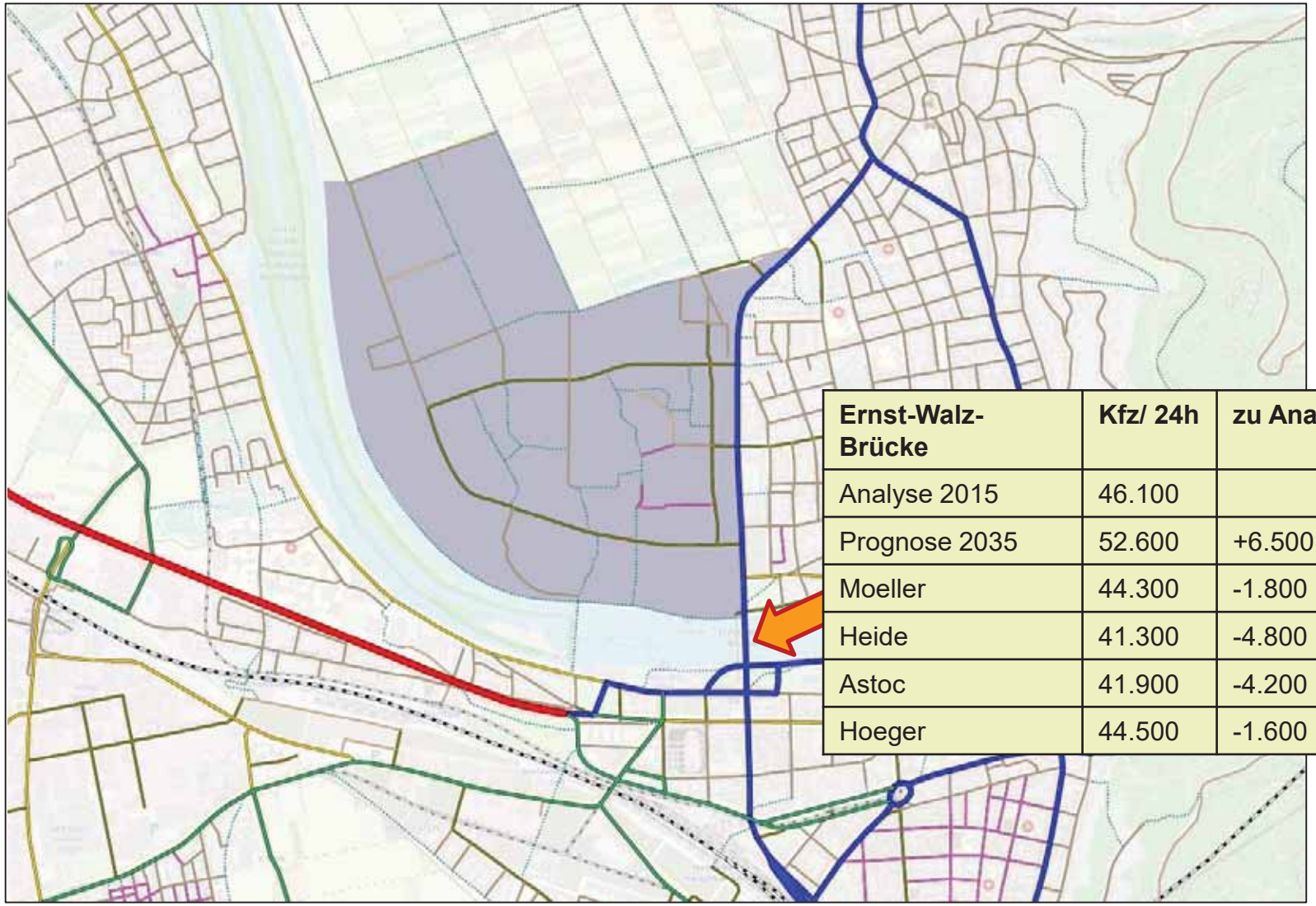


4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Vergleich ausgewählter Querschnitte



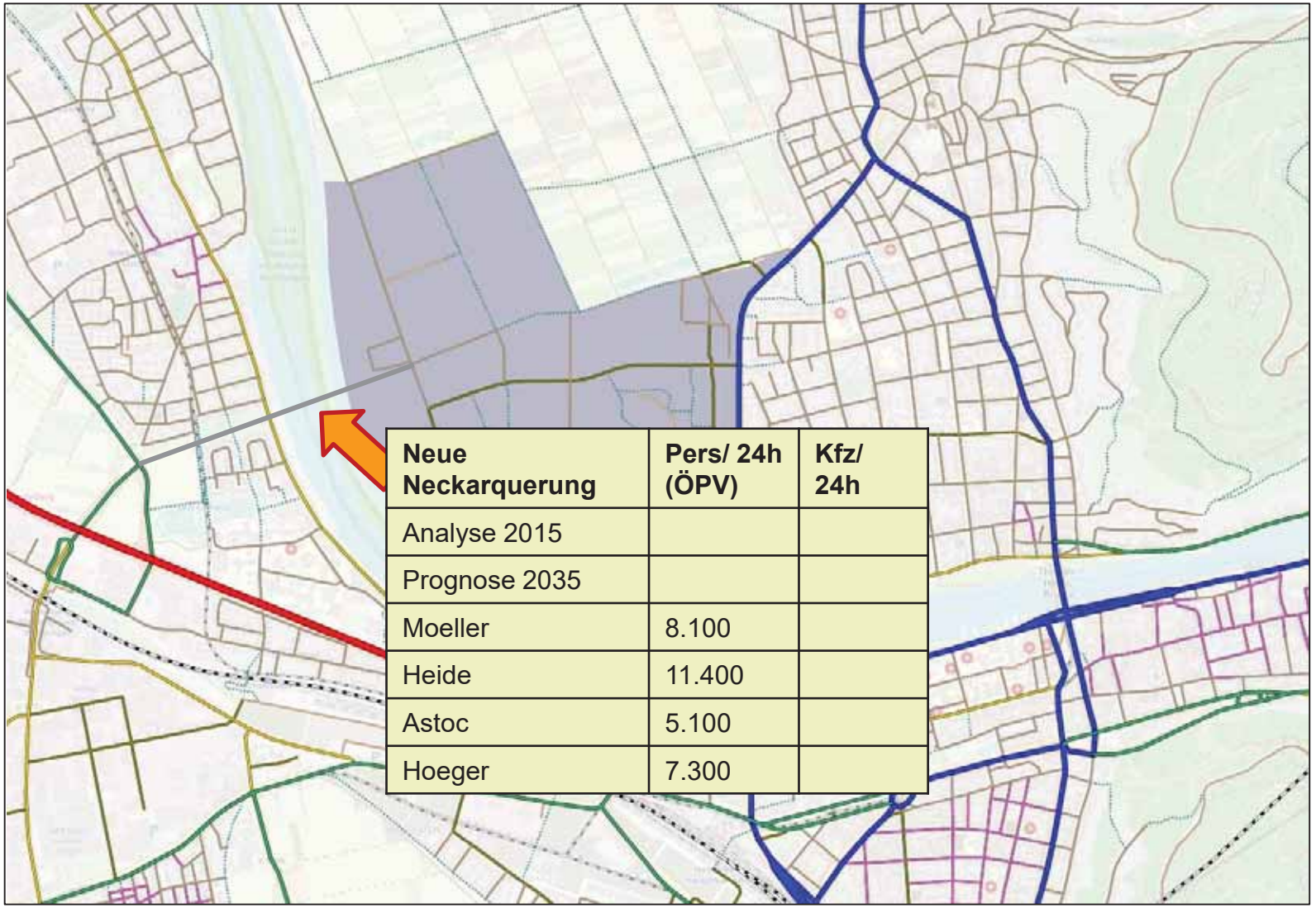
Berliner Straße	Kfz/ 24h	zu Ana	zu Pro
Analyse 2015	29.200		
Prognose 2035	33.400	+4.200	
Moeller	29.600	+400	-3.800
Heide	27.400	-1.800	-6.000
Astoc	30.100	+900	-3.300
Hoeger	30.100	+900	-3.300

4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Vergleich ausgewählter Querschnitte



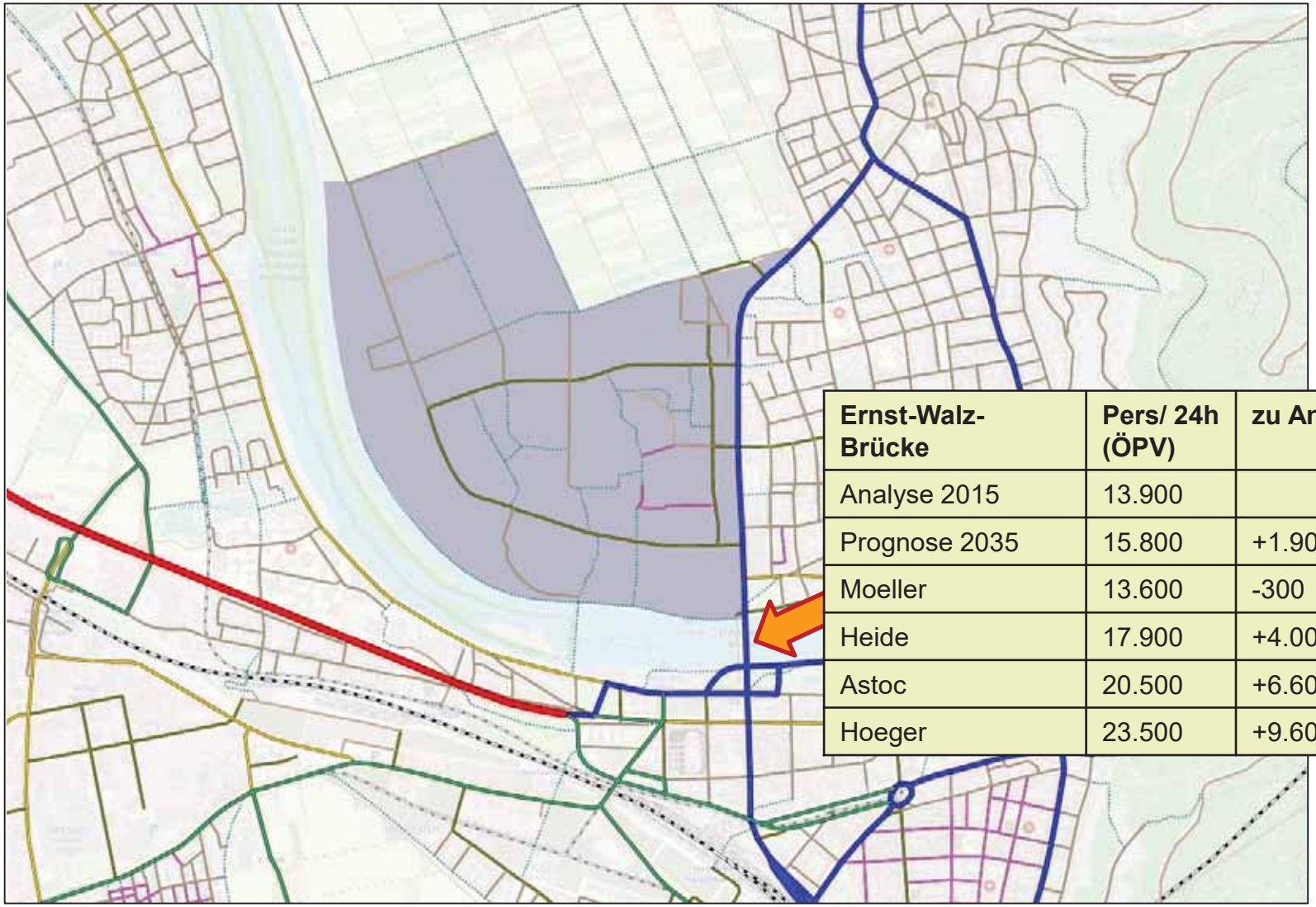
Ernst-Walz-Brücke	Kfz/ 24h	zu Ana	zu Pro
Analyse 2015	46.100		
Prognose 2035	52.600	+6.500	
Moeller	44.300	-1.800	-8.300
Heide	41.300	-4.800	-11.300
Astoc	41.900	-4.200	-10.700
Hoeger	44.500	-1.600	-8.100

4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Vergleich ausgewählter Querschnitte



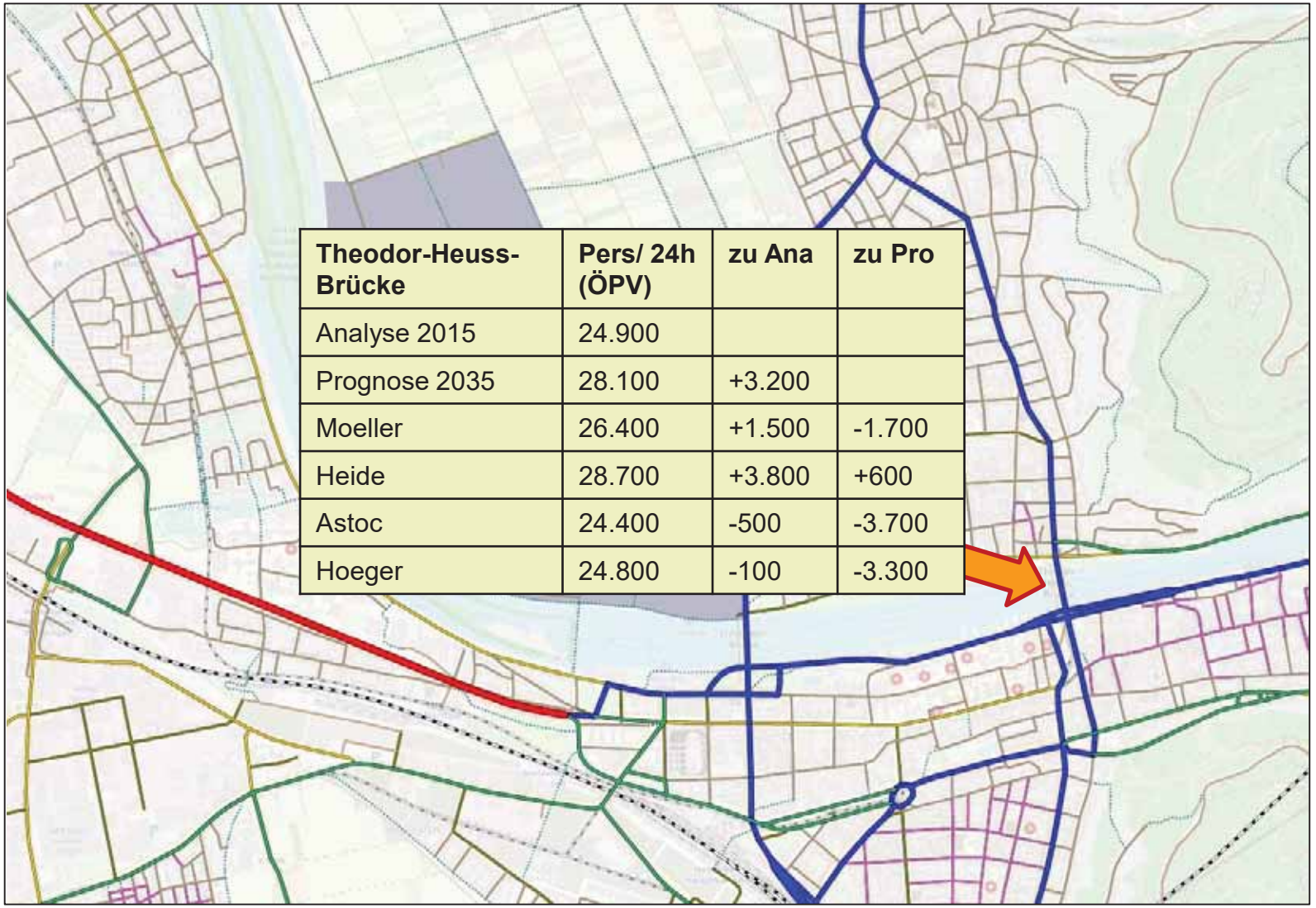
Neue Neckarquerung	Pers/ 24h (ÖPV)	Kfz/ 24h
Analyse 2015		
Prognose 2035		
Moeller	8.100	
Heide	11.400	
Astoc	5.100	
Hoeger	7.300	

4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Vergleich ausgewählter Querschnitte



Ernst-Walz-Brücke	Pers/ 24h (ÖPV)	zu Ana	zu Pro
Analyse 2015	13.900		
Prognose 2035	15.800	+1.900	
Moeller	13.600	-300	-2.200
Heide	17.900	+4.000	+2.100
Astoc	20.500	+6.600	+4.700
Hoeger	23.500	+9.600	+7.700

4. Ergebnisse: Verkehrsstärken – Vergleich ausgewählter Querschnitte



Theodor-Heuss-Brücke	Pers/ 24h (ÖPV)	zu Ana	zu Pro
Analyse 2015	24.900		
Prognose 2035	28.100	+3.200	
Moeller	26.400	+1.500	-1.700
Heide	28.700	+3.800	+600
Astoc	24.400	-500	-3.700
Hoeger	24.800	-100	-3.300

5. Zusammenfassung: wesentliche Ergebnisse und Erkenntnisse

- Mit allen Konzepten können die im Neuenheimer Feld zusätzlich entstehenden Verkehre (und auch die bereits vorhandenen Verkehre) zu wesentlichen Teilen auf den Umweltverbund verlagert werden.
- Der MIV auf dem angrenzenden Straßenzug Berliner Straße / Ernst-Walz-Brücke kann damit trotz insgesamt zunehmender Verkehrsaufkommen auf dem derzeitigen Niveau gehalten, ggf. sogar verringert werden.
- Gelingen kann dies nur durch ein „push and pull“ (Drücken und Ziehen).
- Pull: Schaffung attraktiver Angebote für Fußgänger, Radverkehr und ÖPV bzw. eine deutliche Verbesserung des bestehenden Angebotes
- Push:
  - Verringerung der Attraktivität des MIV-Verkehrs durch verkehrsarme Gestaltung innerhalb des Neuenheimer Feldes
  - Verringerung und Neustrukturierung des bestehenden Parkraumangebotes verbunden mit einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung
  - Nur so können die prognostizierten Auslastungen der P+R-Plätze erreicht werden!
- Die notwendigen Kfz-Verkehre sind zu gewährleisten (Versorgung, Besucher/ Patienten)!

- Im ÖPV führen die vorgesehenen Maßnahmen zu teilweise deutlichen Verkehrszunahmen. Dies betrifft nicht nur die Angebote über die neue Neckarbrücke sondern, je nach Konzept, auch die ÖPV-Hauptachsen über die Ernst-Walz-Brücke und die Theodor-Heuss-Brücke

5. Zusammenfassung: nächste Schritte

- Benennung von Knotenpunkten und Streckenabschnitten/ Linien mit zunehmenden Verkehrsstärken bzw. möglicherweise zu erwartenden Kapazitätsproblemen
- Vertiefende Prüfung der Leistungsfähigkeit dieser Knotenpunkte/ Streckenabschnitte für den MIV und Auslastung der Linien im ÖPV, Bewertung der städtebaulichen Machbarkeit/ Verträglichkeit evtl. Aus- oder Umbauerfordernisse
- Aus derzeitiger Sicht könnte dies u.a. betreffen:
  - Verkehrsführung westlich der neuen Neckarbrücke und Einbindung in das vorhandene Wegenetz (Fußgänger- und Radverkehr, Buslinien, Rettungsfahrzeuge)
  - Zufahrten/ Anbindungen der P+R-Plätze (sollen einen maßgeblichen Anteil des MIV aufnehmen), insbesondere Wieblingen/ Pfaffengrund (in Verbindung mit Anschluss Kurpfalzring und Anschluss an die BAB 656 bzw. B 37 am Rittel)
  - ÖPV-Linien vom Neuenheimer Feld nach Süden in Richtung Hauptbahnhof über die Ernst-Walz-Brücke
  - ÖPV-Linien vom Neuenheimer Feld nach Südosten in Richtung Bismarckplatz über die Theodor-Heuss-Brücke
  - ÖPV-Verbindung zwischen Neuenheimer Feld und P+R-Platz Dossenheim
  - Buslinien über die neue Neckarquerung
  - ÖPV-Angebot zwischen Hbf-Heidelberg und S-Bahn Haltepunkt Pfaffengrund/ Wieblingen (relevant bei Seilbahnvariante)

Bildquelle: Diemer/Heidelberg Marketing GmbH

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Bildquelle: Diemer/Heidelberg Marketing GmbH

Masterplan Im Neuenheimer Feld
Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand

IVAS/ VCDB

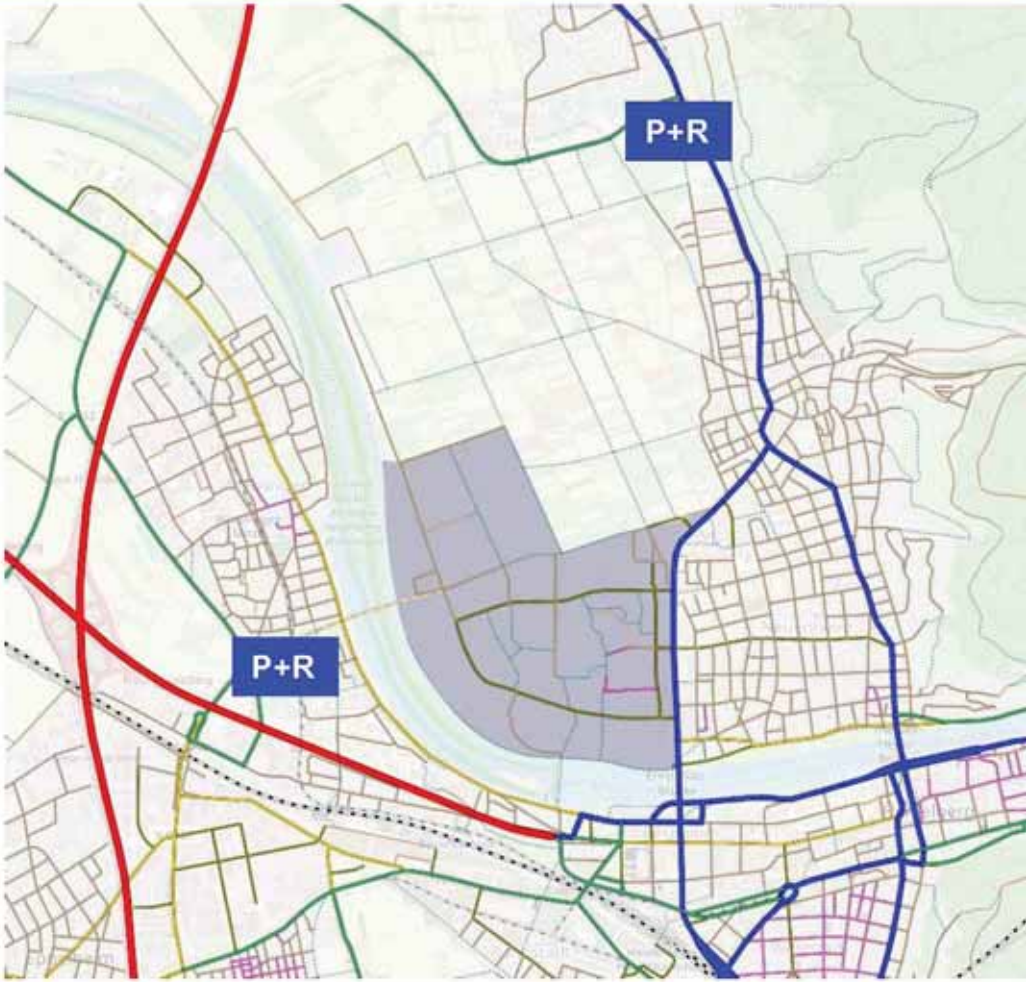
Vorstellung der Ergebnisse am 28.11.2019, Ergänzung Varianten Höger zum 12.12.2019

IVAS VCDB

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht Team Höger

- Schaffung bzw. Nutzung von 2 P+R-Plätzen in
  - Pfaffengrund/ Wieblingen
  - Dossenheim

  - In Variante 1 entfällt der P+R-Platz in Pfaffengrund/ Wieblingen



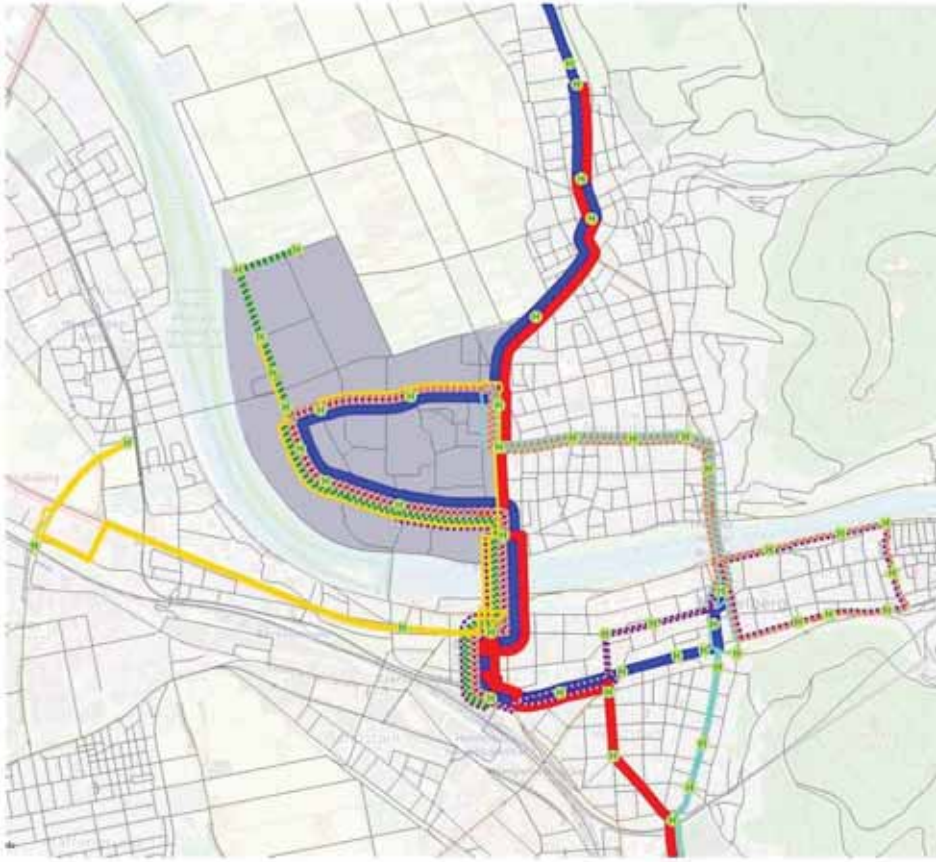
3. Modelle der Planungsteams: Übersicht Team Höger

- Errichtung einer neuen Neckarbrücke für Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Personennahverkehr (Busse) sowie Rettungsdienste
- In Variante 1 gibt es an dieser Stelle keine neue Neckarquerung
- In Variante 2 ist die neue Neckarquerung an dieser Stelle nur für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen

Bildquelle: Team Höger

3. Modelle der Planungsteams: Übersicht Team Höger

- Straßenbahn-Campusring mit eigener Trasse für den ÖPV und Rettungsdienste
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 21 über Dossenheim zur Anbindung des P+R-Platzes bis Weinheim
- Anpassung des Linienverlaufes und Verlängerung der Buslinie 31 über die neue Neckarquerung bis zur Haltestelle Kranichweg/ Stotz (Pfaffengrund-Süd)
- Anpassung des Linienverlaufes der Buslinie 37 innerhalb des Neuenheimer Feldes mit direkter Verbindung via Hofmeisterstraße zum Sportzentrum Nord
- Optimierung der Haltestellenlage

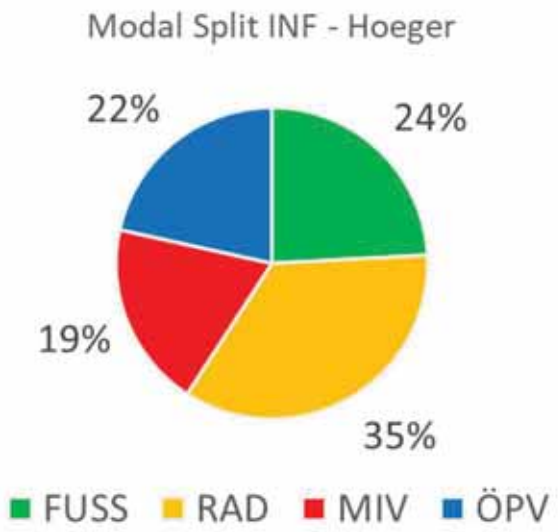


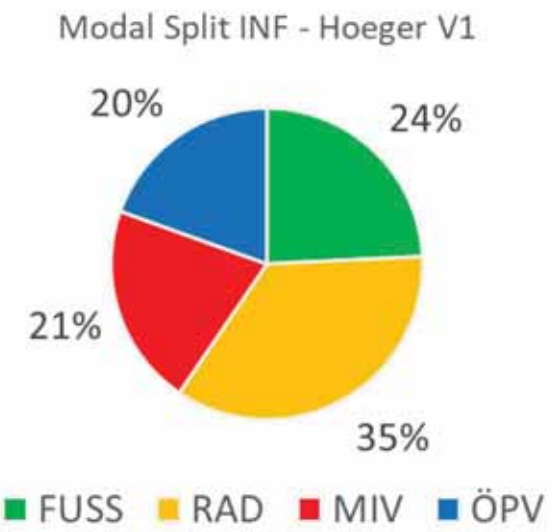
- In Variante 1 verläuft die Buslinie 31 zwischen Universitätsplatz/ Bismarckplatz und Hauptbahnhof über dem Campusring des Neuenheimer Feldes

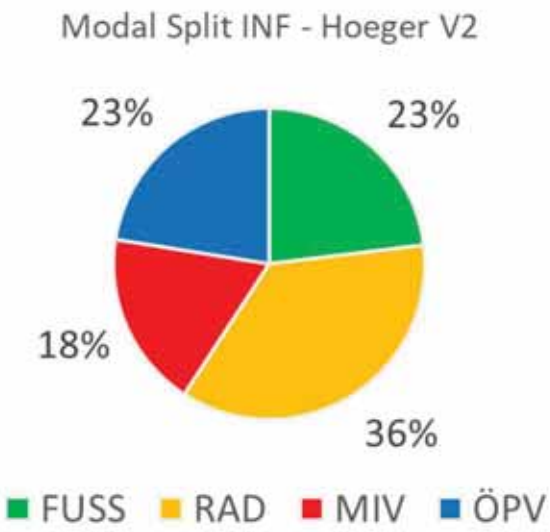
- In Variante 2 kommt zusätzlich zum angepassten Verlauf der Buslinie 31 eine Expressbuslinie zwischen P+R-Platz Pfaffengrund/ Wieblingen und dem Neuenheimer Feld hinzu. Diese verkehrt im 5-min-Takt und führt über die Schnellstraße/ B37 und die Ernst-Walz-Brücke

4. Ergebnisse: Modal Split Vergleich INF (inkl. Fernverkehr)

INF: Vergleich Varianten Team Höger





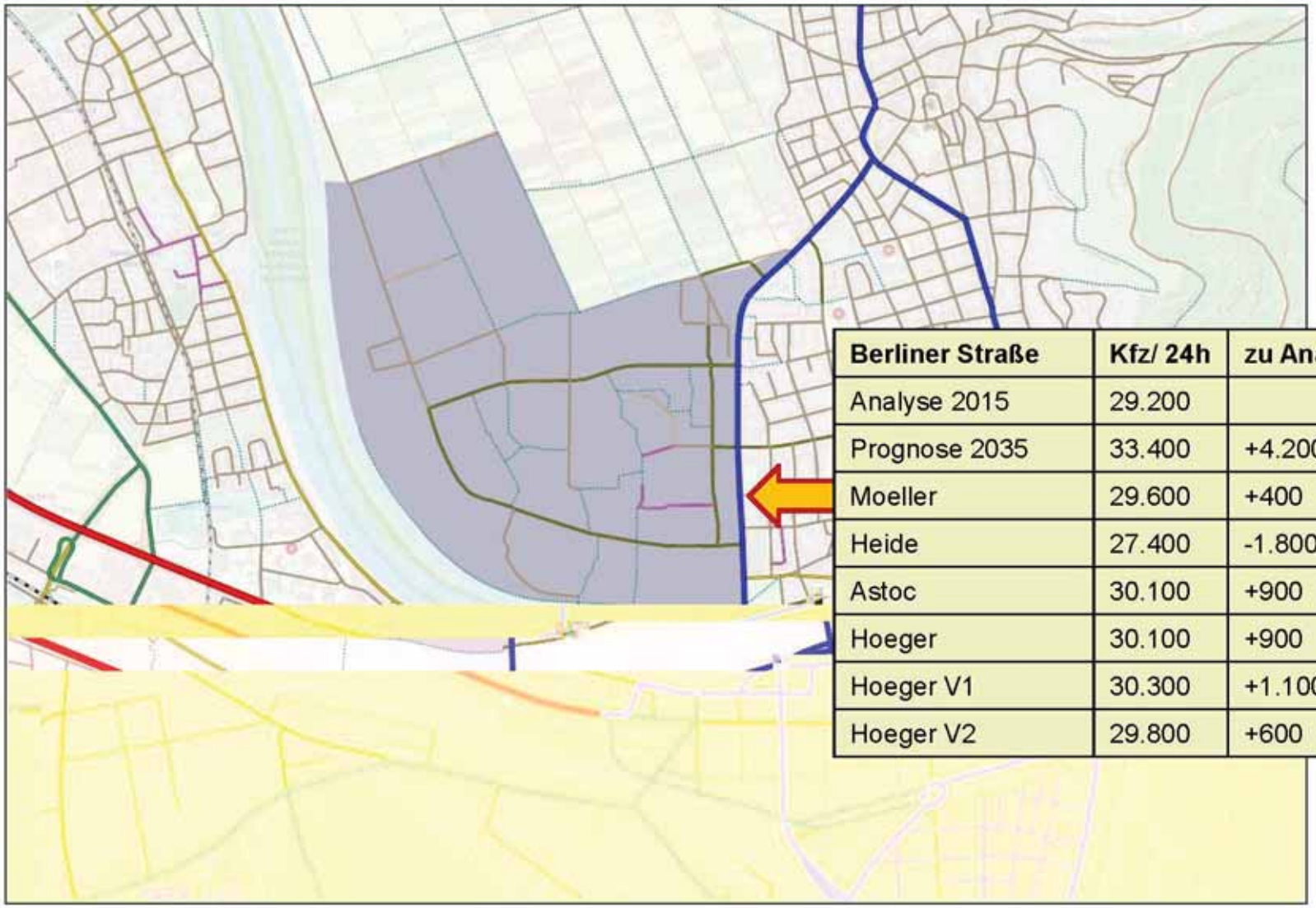


4. Ergebnisse: Entwicklung der Verkehrsaufkommen

Motorisierter Verkehr von und zum Neuenheimer Feld (Quell- und Zielverkehr, ohne Binnenverkehr)

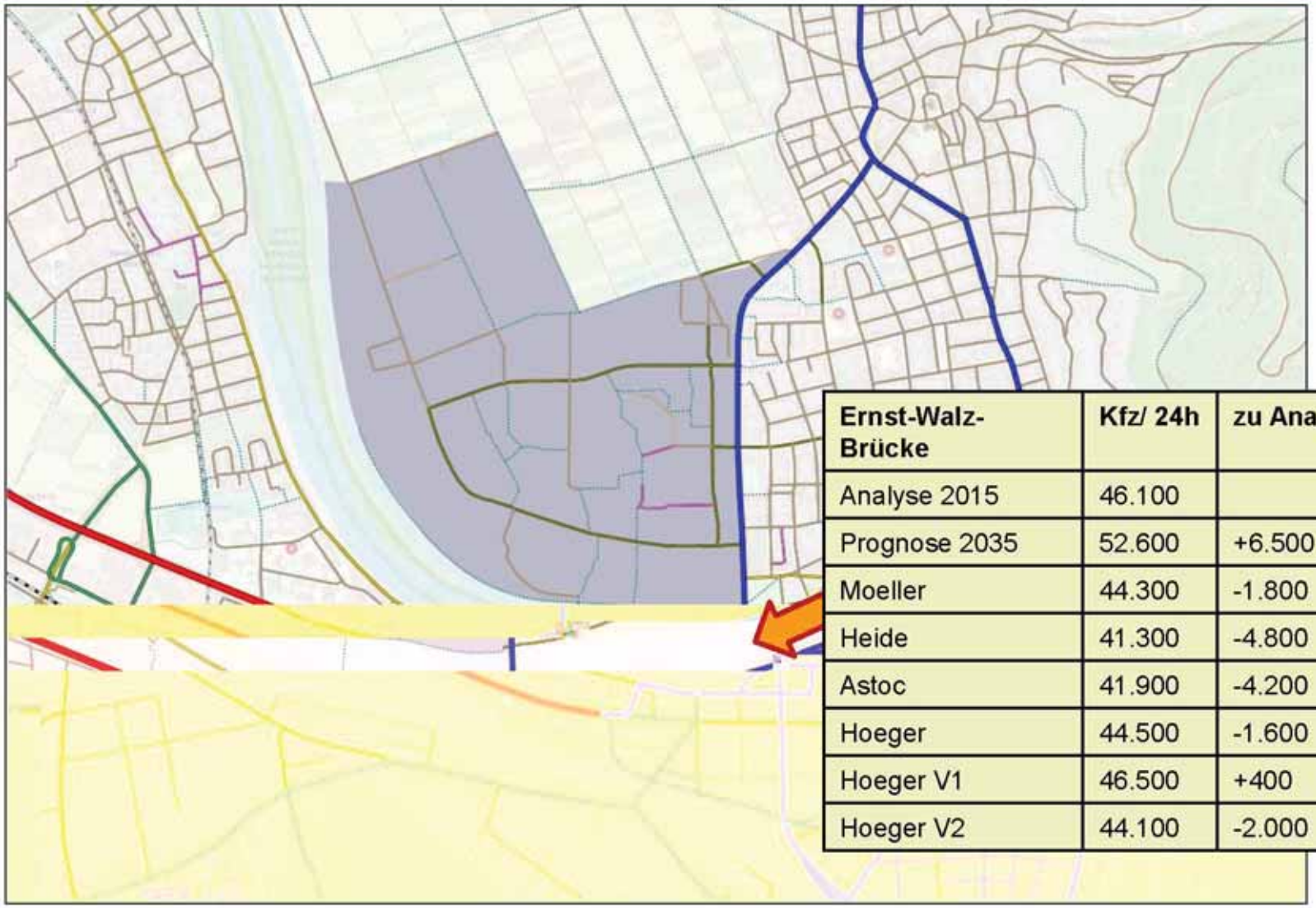
	Personenfahrten im ÖPV	Pkw-Fahrten
Analyse 2015	13.500	28.100
Prognosenull 2035	17.100	36.300
Planfälle/ Konzepte der Teams		
Moeller	24.100	21.300
Heide	30.600	19.800
Astoc	26.500	17.600
Hoeger	27.000	22.300
Hoeger V1	26.100	24.100
Hoeger V2	28.100	21.300

4. Ergebnisse: Verkehrsstärken Vergleich ausgewählter Querschnitte



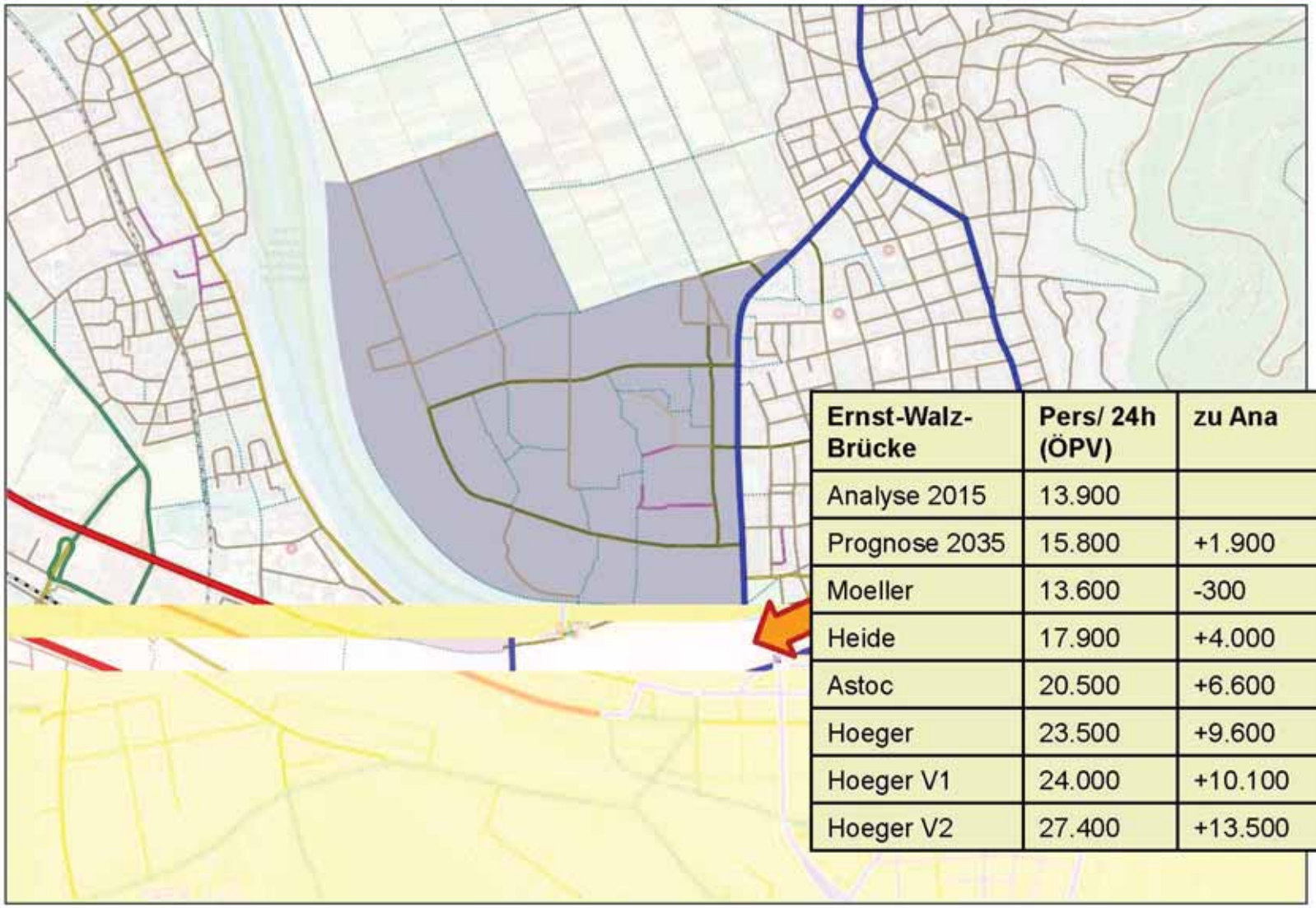
Berliner Straße	Kfz/ 24h	zu Ana	zu Pro
Analyse 2015	29.200		
Prognose 2035	33.400	+4.200	
Moeller	29.600	+400	-3.800
Heide	27.400	-1.800	-6.000
Astoc	30.100	+900	-3.300
Hoeger	30.100	+900	-3.300
Hoeger V1	30.300	+1.100	-3.100
Hoeger V2	29.800	+600	-3.600

4. Ergebnisse: Verkehrsstärken Vergleich ausgewählter Querschnitte



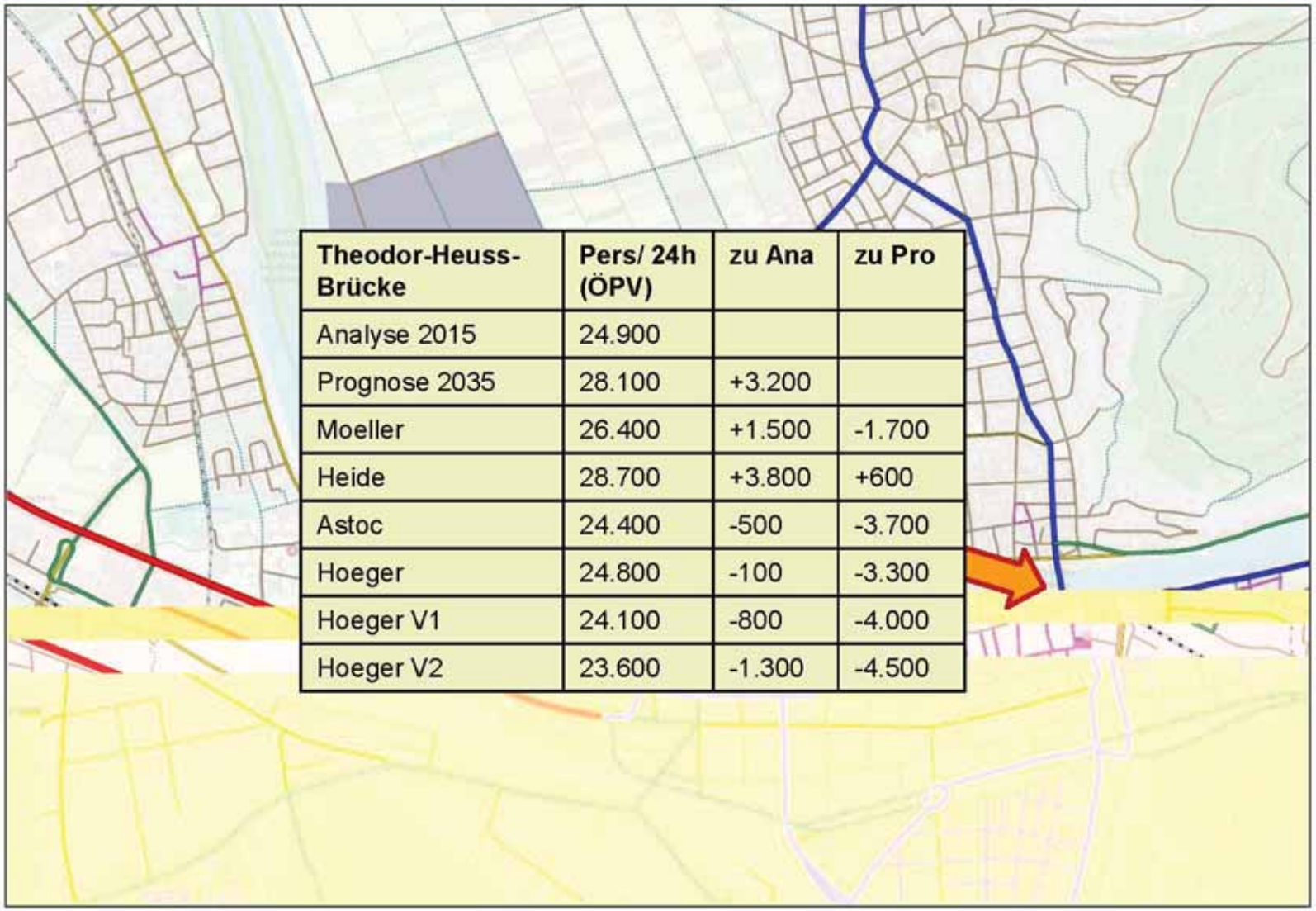
Ernst-Walz-Brücke	Kfz/ 24h	zu Ana	zu Pro
Analyse 2015	46.100		
Prognose 2035	52.600	+6.500	
Moeller	44.300	-1.800	-8.300
Heide	41.300	-4.800	-11.300
Astoc	41.900	-4.200	-10.700
Hoeger	44.500	-1.600	-8.100
Hoeger V1	46.500	+400	-6.100
Hoeger V2	44.100	-2.000	-8.500

4. Ergebnisse: Verkehrsstärken Vergleich ausgewählter Querschnitte



Ernst-Walz-Brücke	Pers/ 24h (ÖPV)	zu Ana	zu Pro
Analyse 2015	13.900		
Prognose 2035	15.800	+1.900	
Moeller	13.600	-300	-2.200
Heide	17.900	+4.000	+2.100
Astoc	20.500	+6.600	+4.700
Hoeger	23.500	+9.600	+7.700
Hoeger V1	24.000	+10.100	+8.200
Hoeger V2	27.400	+13.500	+11.600

4. Ergebnisse: Verkehrsstärken Vergleich ausgewählter Querschnitte



Theodor-Heuss-Brücke	Pers/ 24h (ÖPV)	zu Ana	zu Pro
Analyse 2015	24.900		
Prognose 2035	28.100	+3.200	
Moeller	26.400	+1.500	-1.700
Heide	28.700	+3.800	+600
Astoc	24.400	-500	-3.700
Hoeger	24.800	-100	-3.300
Hoeger V1	24.100	-800	-4.000
Hoeger V2	23.600	-1.300	-4.500

Bildquelle: Diemer/Heidelberg Marketing GmbH

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

IVAS VCDB