

# MASTERPLAN IM NEUENHEIMER FELD

Quelle: Universitätsklinikum Heidelberg



**Stadtteilgespräch Konsolidierungsphase**  
am 5. Oktober 2021, 18 Uhr, Alte Feuerwache / Dezernat 16



**Begrüßung,  
Einführung, Arbeitsweise**

**Joachim Fahrwald, Moderation**

# Aktueller Verfahrensstand

## Masterplan Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen

### Konsolidierung

#### Verfahrensstand

15.07.2021: Abgabe der Entwürfe  
15.07-30.08.2021: Vorprüfung  
06.-08.09.2021: Expertenklausur

23.09.2021: Öffentliche Veranstaltung  
23.09.-07.10.2021: Online-Beteiligung  
23.-24./04.-07.10.2021: Ausstellung  
**05.10.2021: Stadtteilgespräch**  
12./13.10.2021: Forum

Frühjahr 2022: Beratung in den  
städtischen Gremien

**„Die Mobilitätsvarianten, sofern sie über die Blaue Linie hinausreichen, müssen innerhalb der Bürgerbeteiligung mit den betroffenen Stadtteilen geprüft und diskutiert werden.“**  
(GR-Beschluss (0 0 5 7 / 2 0 2 0 /BV; S. 2.79. 3.d.)

## Programm

- Begrüßung, Einführung, Arbeitsweise
- Kurzvorstellung der Mobilitätsvarianten
- Vorteile, Nachteile für Bergheim
- Vorteile, Nachteile für Handschuhsheim
- Vorteile, Nachteile für Neuenheim
- Pause
- Vorteile, Nachteile für Wieblingen
- Plenumsdiskussion
- Schlusswort, Evaluation der Veranstaltung

## **Kurzvorstellung der Mobilitätsvarianten**

**Frank Zimmermann, IVAS**

**Lutz Richter, VCDB**



 **Heidelberg**

# Masterplan Neuenheimer Feld - Teil Verkehr

Ergebnisse der Konsolidierungsphase  
Modellierung der Planfälle der Teams ASTOC und HÖGER

Ergebnisvorstellung Stadtteile am: 05.10.2021



Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität – Umwelt – Verkehr



# 1. Grundlagen

- 10 Bausteine durch den Gemeinderat am 23.07.2020 beschlossen

|     |  |
|-----|--|
| 1.  | Variante ohne Neckarquerung  |
| 2.  | Seilbahn von S-Bahn über INF-Straße zur Technologiepark-Haltestelle              |
| 3.  | Fuß-Rad-Brücke mit begleitenden Radweg-Anbindungen (RSV MA-HD, SRH, OEG, S-Bahn) |
| 4.  | Tram-Stichstrecke über Tiergartenstraße zum Sportzentrum Nord                    |
| 5.  | großer Tram-Campusring (über Möllersche Straße)                                  |
| 6.  | kleiner Tram-Campusring (über INF-Straße) mit Linie PHV-Weinheim                 |
| 7.  | kleiner Tram-Campusring (über INF-Straße) mit Linie Bismarckplatz-Schriesheim    |
| 8.  | Interne Erschließung, Mobilitäts-Stationen                                       |
| 9.  | Buslinien als Ergänzung  |
| 10. | Straßenbahn-Brücke   |

- 10 Varianten/ Szenarien der Verkehrserschließung als Kombination der Bausteine erstellt
- Modellierung, Berechnung und Bewertung der Varianten; Übergabe der Modelle und Ergebnisse an die Teams ASTOC und HÖGER

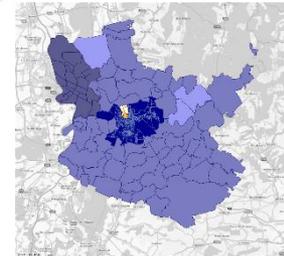
|   |   |
|---|---|
| A | Basisszenario   |
| B | Straßenbahn-Stichstrecke                                  |
| C | Großer Campusring mit PHV-Weinheim und Busnetz Szenario D |
| D | Kleiner Campusring mit Linie PHV-Weinheim                 |
| E | Kleiner Campusring mit Linie Bismarckplatz-Schriesheim    |
| F | Stichstrecke mit kleinem Campusring                       |
| G | Seilbahn ohne Straßenbahnerweiterung                      |
| H | Kombination Fuß-Rad-Brücke und kleiner Campusring         |
| I | Kombination Seilbahn und großer Campusring                |
| J | Kombination ÖPNV-Brücke und großer Campusring             |

- auf Grundlage der übergebenen Daten und Ergebnisse wählten die Teams ASTOC und HÖGER eine Vorzugsvariante für die Weiterentwicklung ihres städtebaulichen Entwurfs aus
  - Team ASTOC: Variante D – kleiner Straßenbahncampusring
  - Team HÖGER: Variante H – kleiner Straßenbahncampusring mit zusätzlicher Brücke für Fußgänger und Radfahrer
  - Auswahlkriterien: Erschließungsqualität, Modale Verlagerungsmöglichkeiten, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Kosten, ...

## 2. Rahmenbedingungen - Eckwerte

### Strukturdaten

|                  | Einwohner | Arbeitsplätze |
|------------------|-----------|---------------|
| Modellraum       | +66.400   | +31.900       |
|                  | +6%       | +5%           |
| Heidelberg       | +29.500   | +29.400       |
|                  | +20%      | +25%          |
| Neuenheimer Feld | +700      | +12.300       |
|                  | +21%      | +56%          |



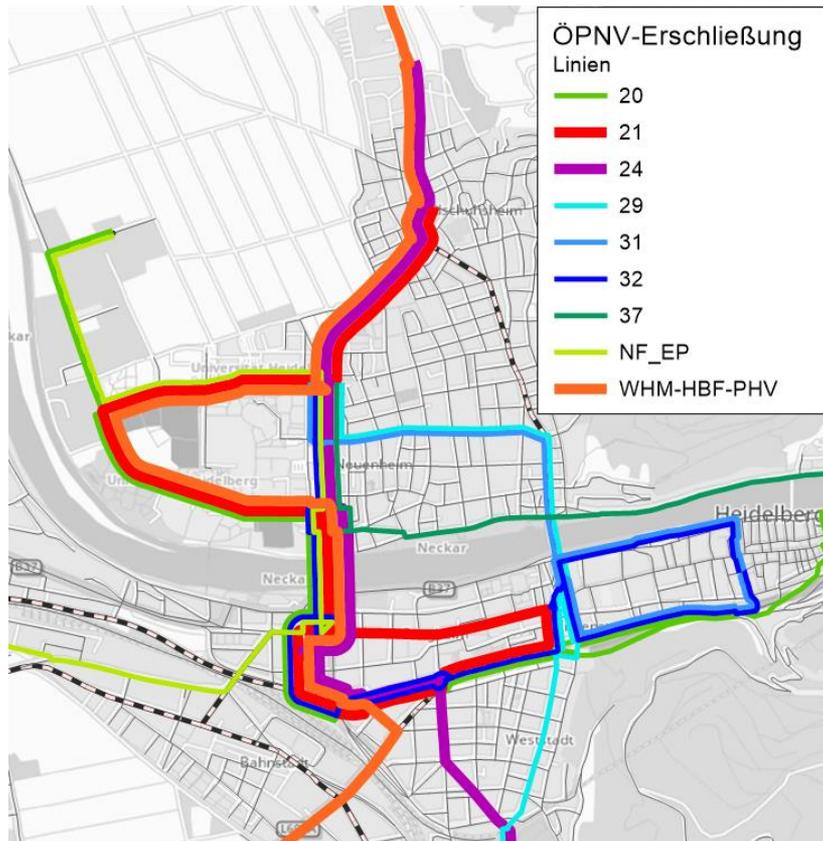
modellierter  
Untersuchungsraum

- ca. 35% mehr Verkehr von und zum Neuenheimer Feld
- Verkehrliche Rahmenbedingungen
  - Entwicklung der Stellplatzzahlen: gemäß der im Lenkungskreis abgestimmten Entwicklung zur Zahl der baurechtlich notwendigen Stellplätze bis 2050
  - Parkraumbewirtschaftung: steigende Parkgebühren gemäß der im Lenkungskreis abgestimmten Entwicklungen für Kurzzetticket, Tagesticket und Monatsticket
  - P+R:
    - neue quellnahe P+R-Plätze im Umland
    - zielnahe P+R-Plätze in Schriesheim, PHV und Rohrbach-Süd sowie bei Team HÖGER Wieblingen/Pfaffengrund

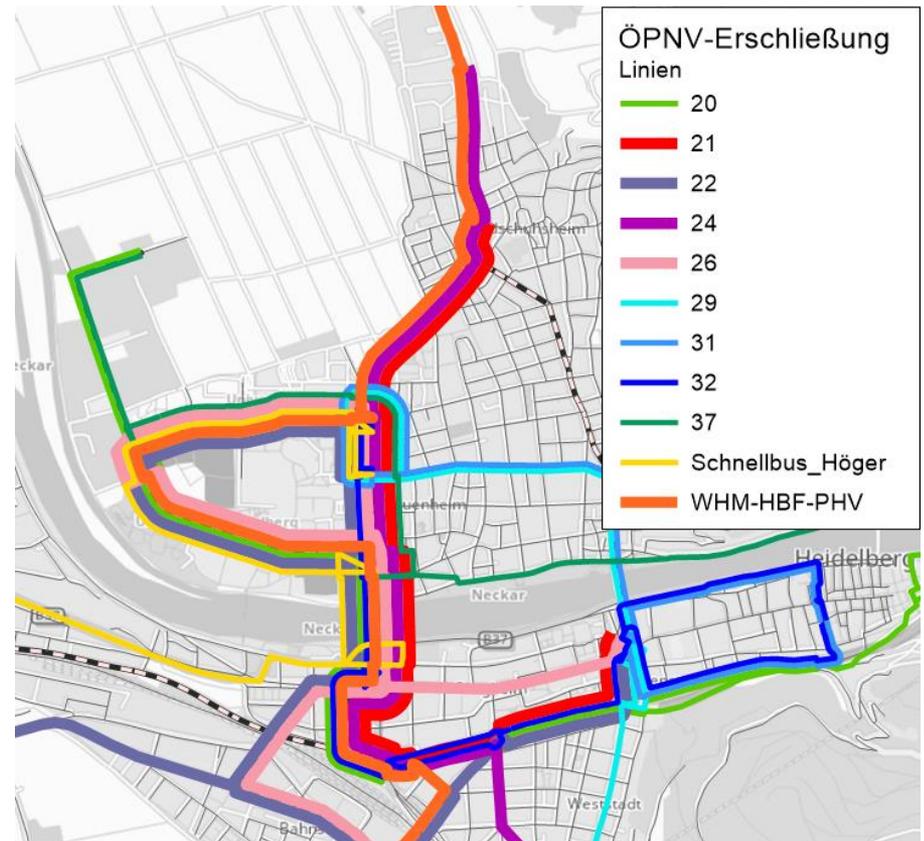
### 3. Erschließungskonzepte - ÖPNV

#### Linienführung

Team ASTOC



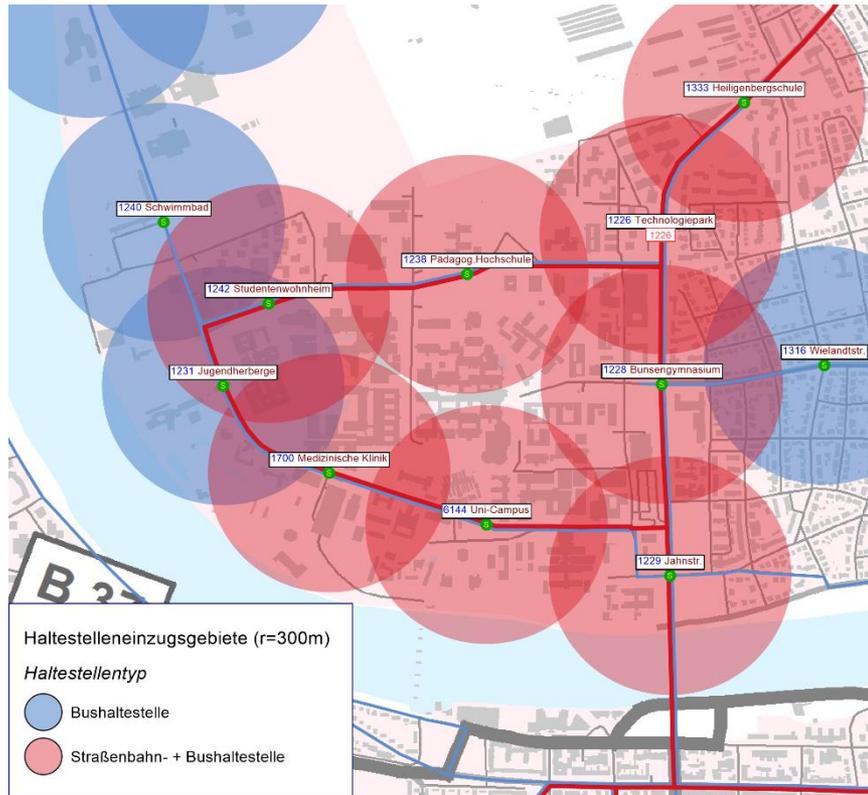
Team HÖGER



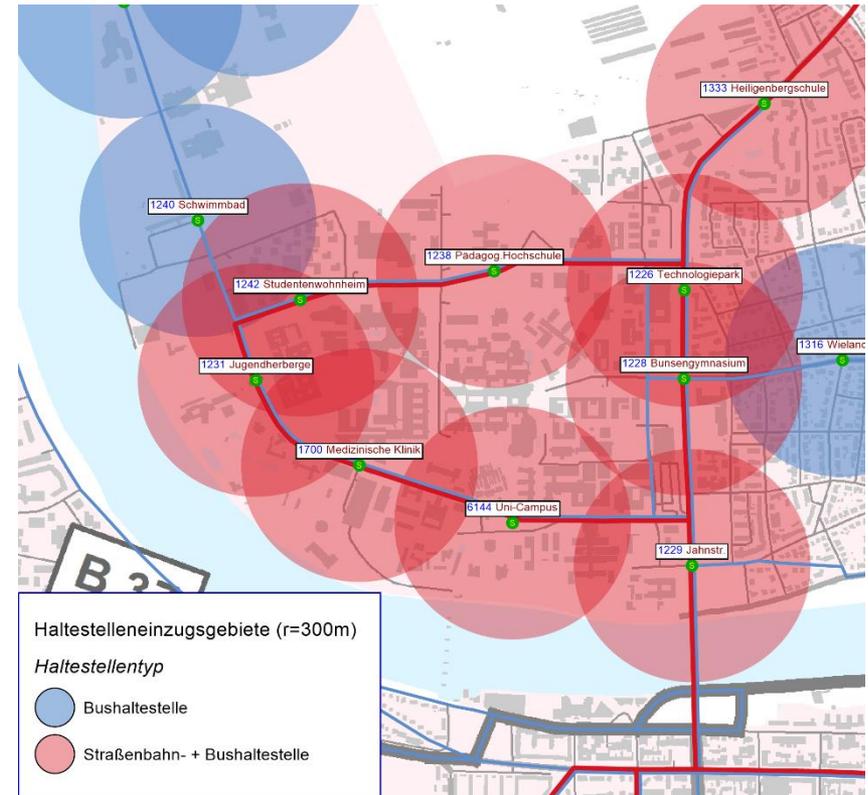
### 3. Erschließungskonzepte - ÖPNV

#### Erschließung, Haltestelleneinzugsbereiche

Team ASTOC



Team HÖGER

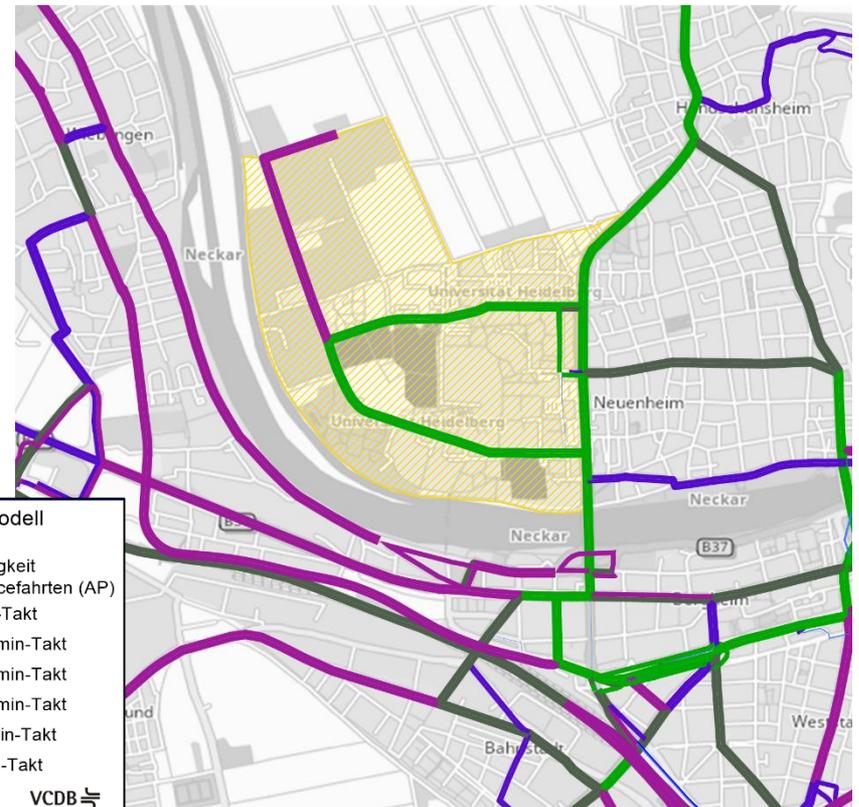
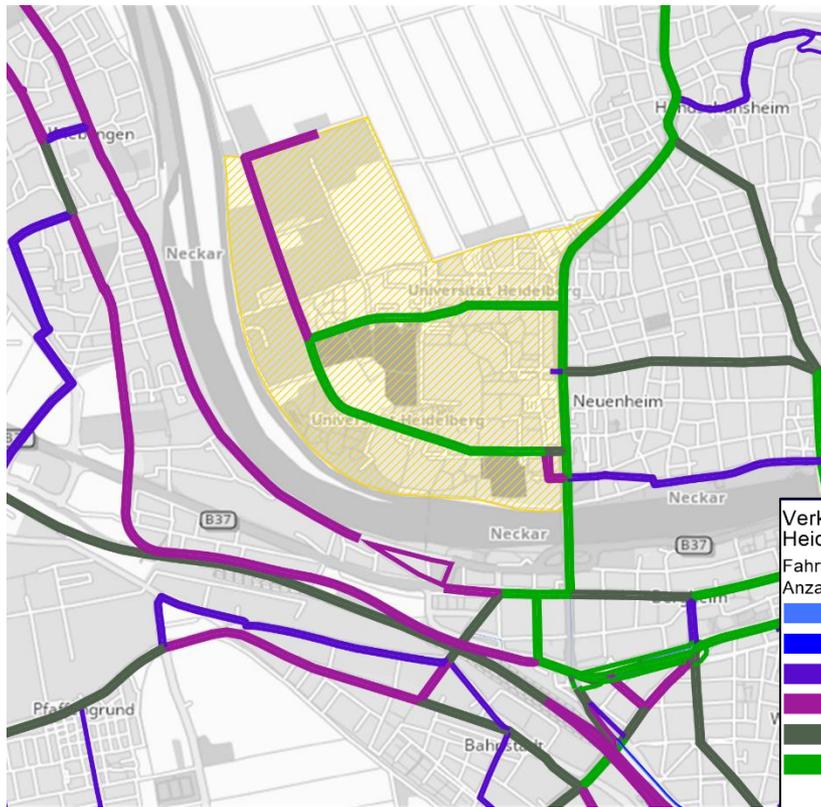


# 3. Erschließungskonzepte - ÖPNV

## Streckentakt

Team ASTOC

Team HÖGER



Verkehrsmo-  
dell  
Heidelberg

Fahrtenhäufigkeit  
Anzahl Servicefahrten (AP)

- ca. 1h-Takt
- ca. 30min-Takt
- ca. 20min-Takt
- ca. 10min-Takt
- ca. 5min-Takt
- < 5min-Takt

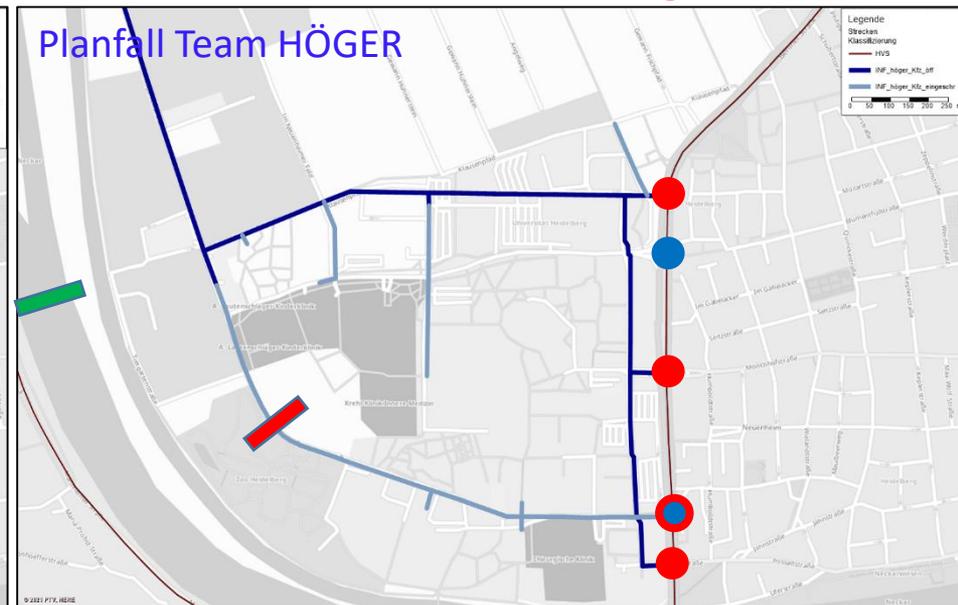
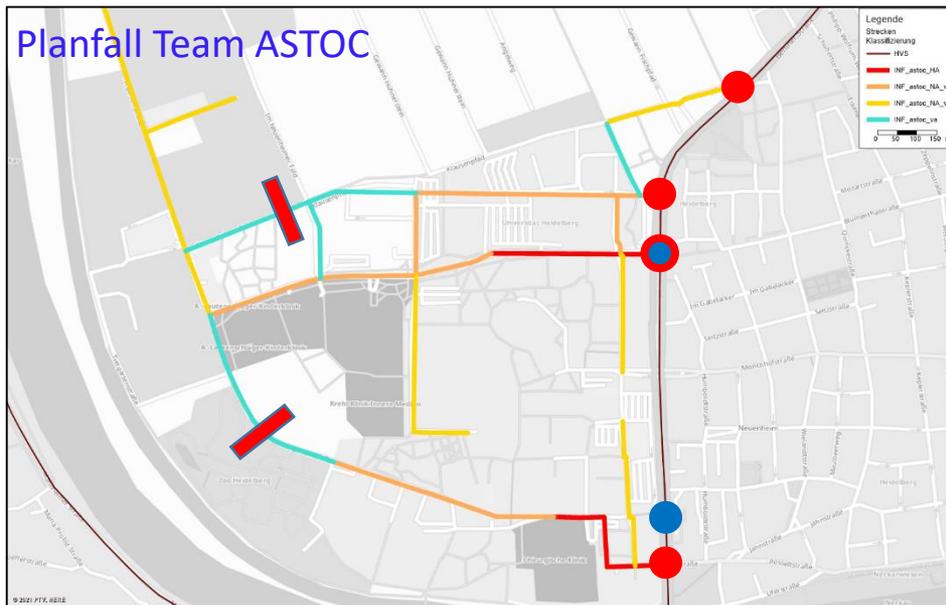
VCDB Jf

### 3. Erschließungskonzepte - Kfz-Erschließung

- ASTOC
  - drei Zufahrten im Norden
  - keine durchgehende Verbindung parallel zur Berliner Straße
- HÖGER
  - zwei südliche Zufahrten, nur eine im Norden, mittlere Zufahrt
  - durchgehende Verbindung parallel zur Berliner Straße
- alle Strecken im Gebiet: Tempo 30

- Durchgangsverkehr gesperrt
- Neue Brücke Fuss+Rad

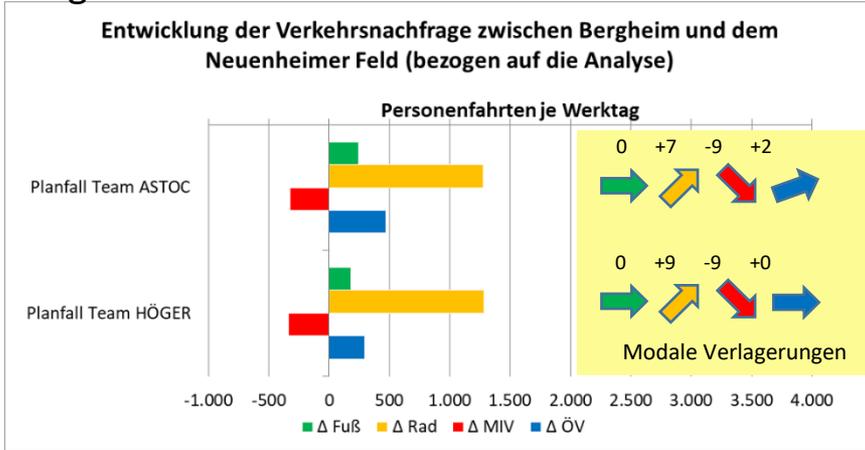
- Zufahrt Kfz
- Zufahrt Tram
- Zufahrt Kfz+Tram



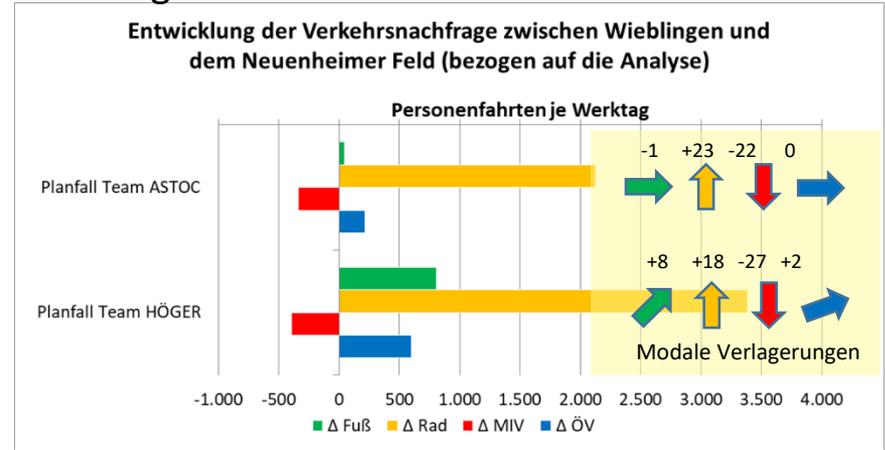
# 4. Bewertung mit Stadtteilbezug – Aufkommen und Modal Split

- Aufkommen und Modal Split Entwicklung (Pfeile, Prozentpunkte gegenüber Analyse)

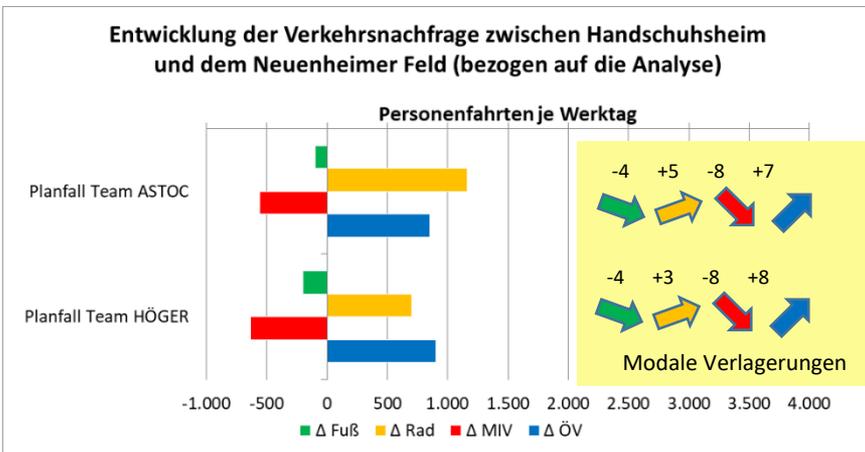
## Bergheim:



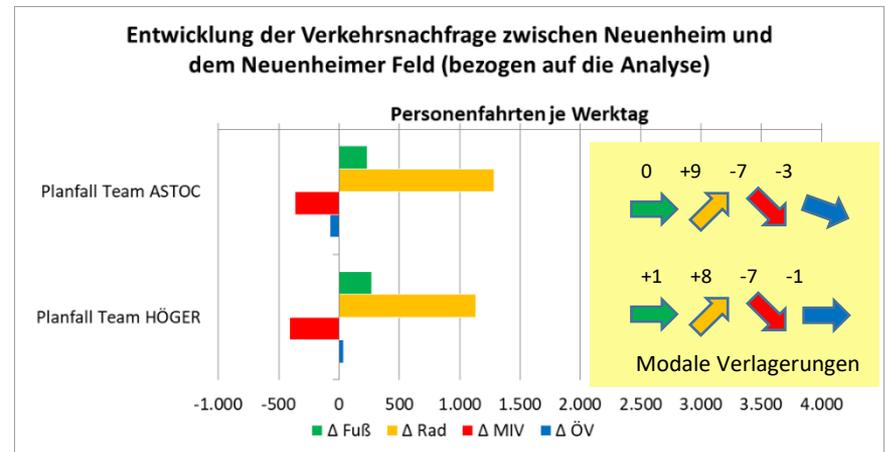
## Wieblingen:



## Handschuhsheim:



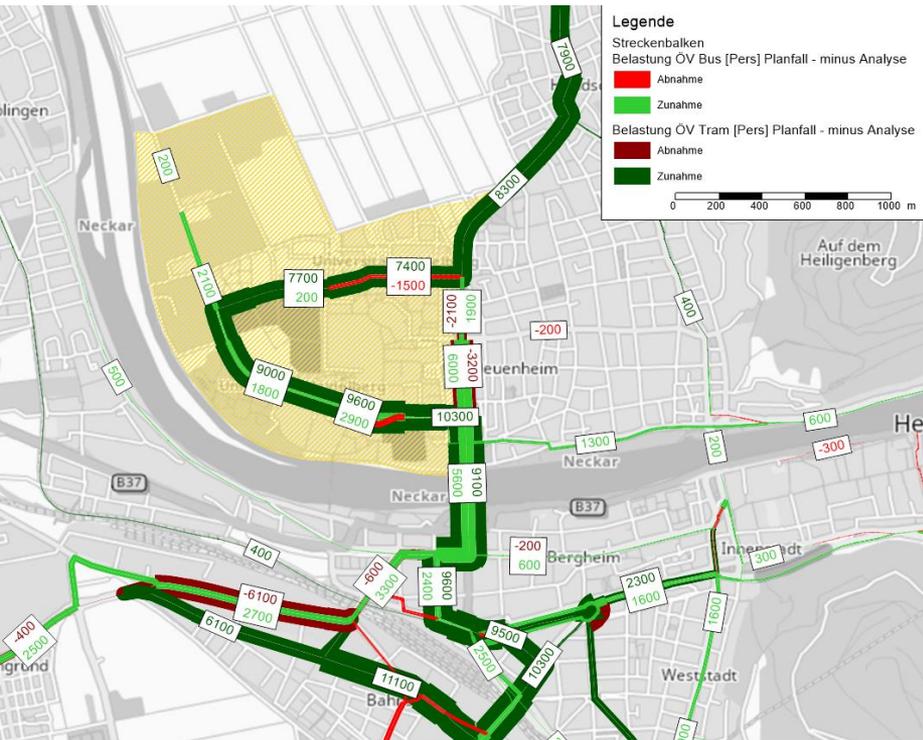
## Neuenheim:



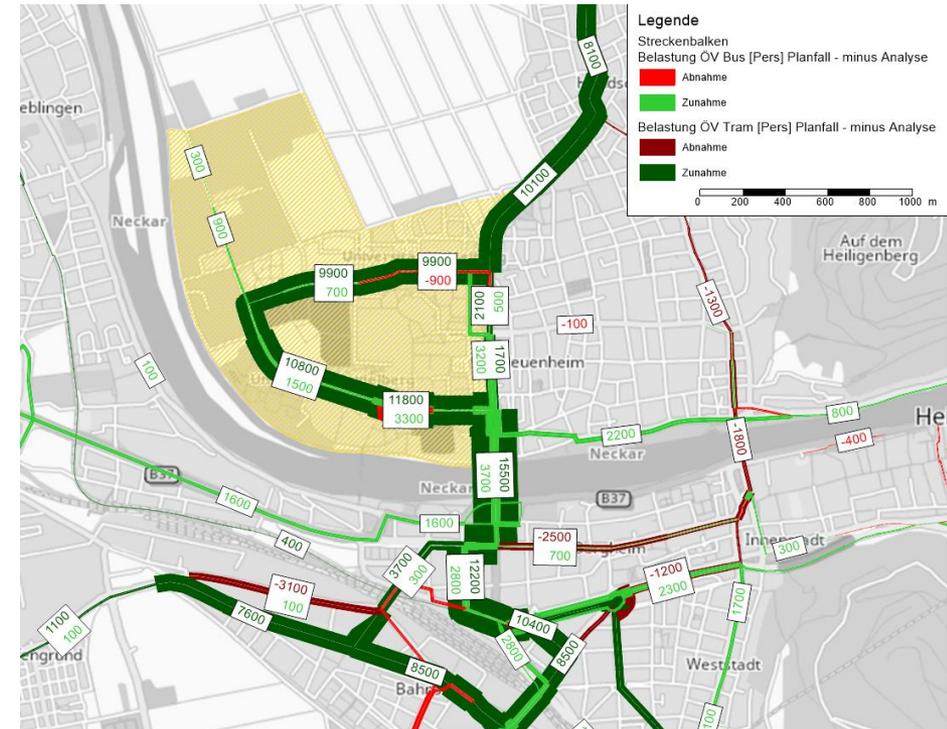
# 4. Bewertung mit Stadtteilbezug – Verkehrsstärken ÖV

## ÖPNV: Differenz zur Analyse

Team ASTOC



Team HÖGER

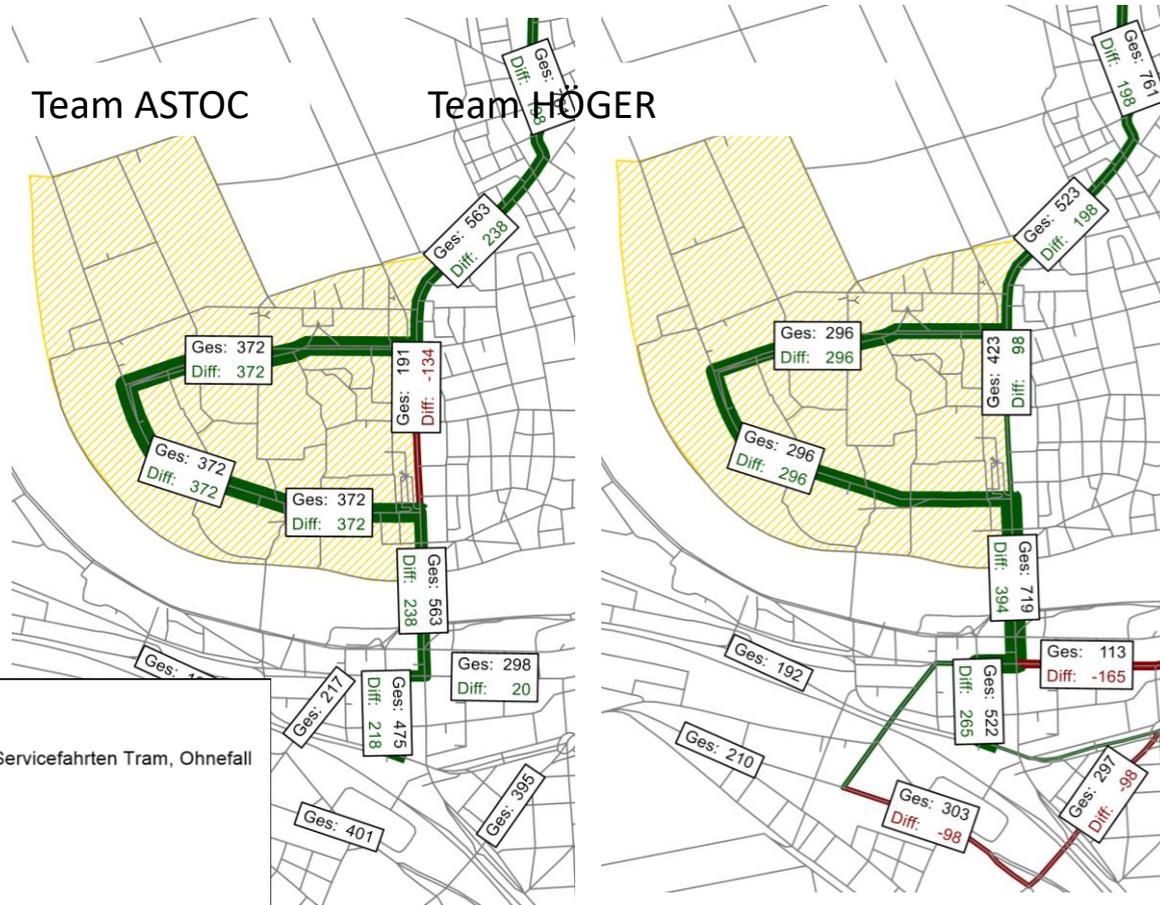


# 4. Bewertung mit Stadtteilbezug – ÖPNV-Angebot

## ÖPNV:

### Netzauslastung Straßenbahn:

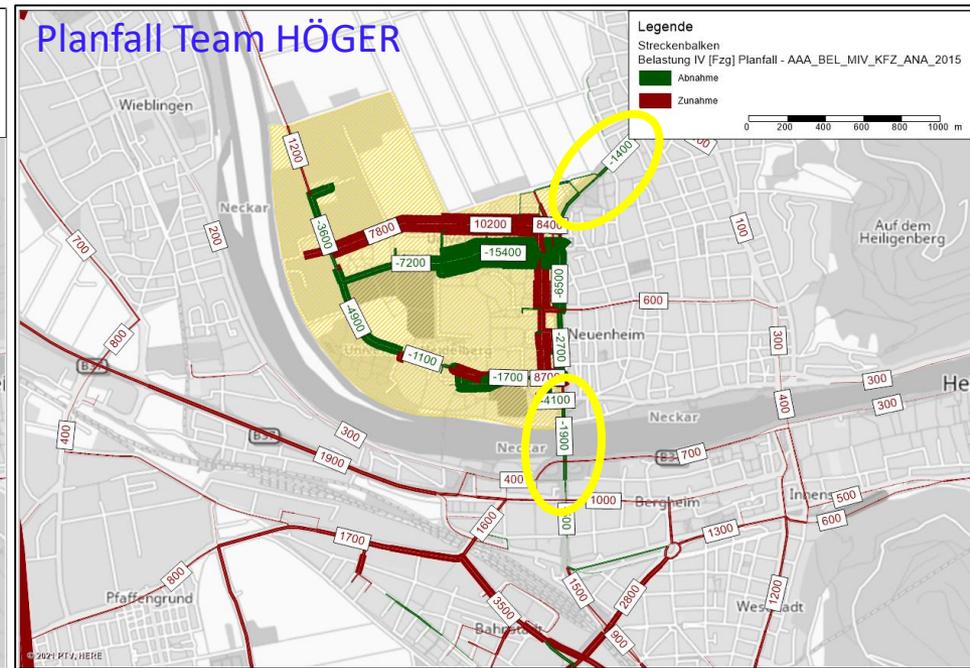
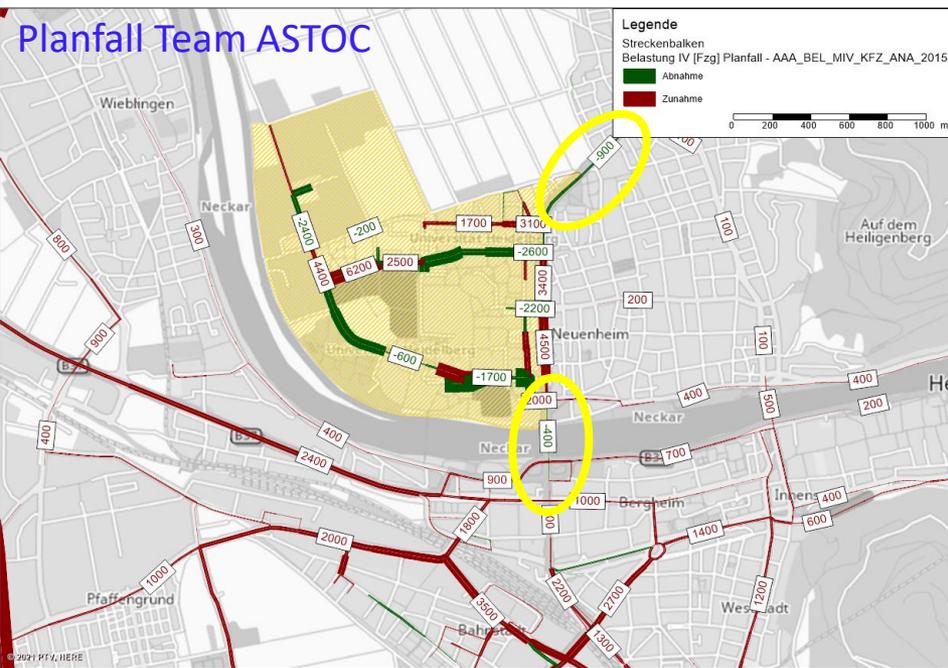
- mehr Straßenbahnfahrten zwischen südlicher Berliner Straße und Hauptbahnhof  
→ Engpässe am Betriebs-  
hof zu erwarten
- mehr Straßenbahnfahrten zwischen Handschuhshaim und Weinheim  
→ Engpässe in eingleisigen  
Abschnitten zu erwarten
- leichte Entlastung von  
Römerkreis und  
Bismarckplatz  
bei HÖGER



## 4. Bewertung mit Stadtteilbezug – Verkehrsstärken MIV

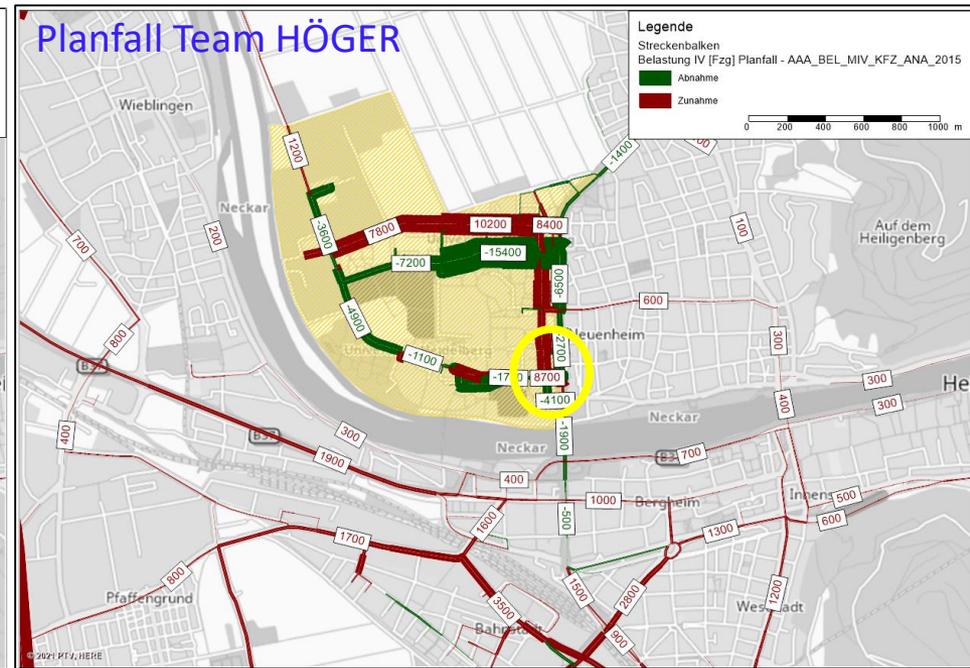
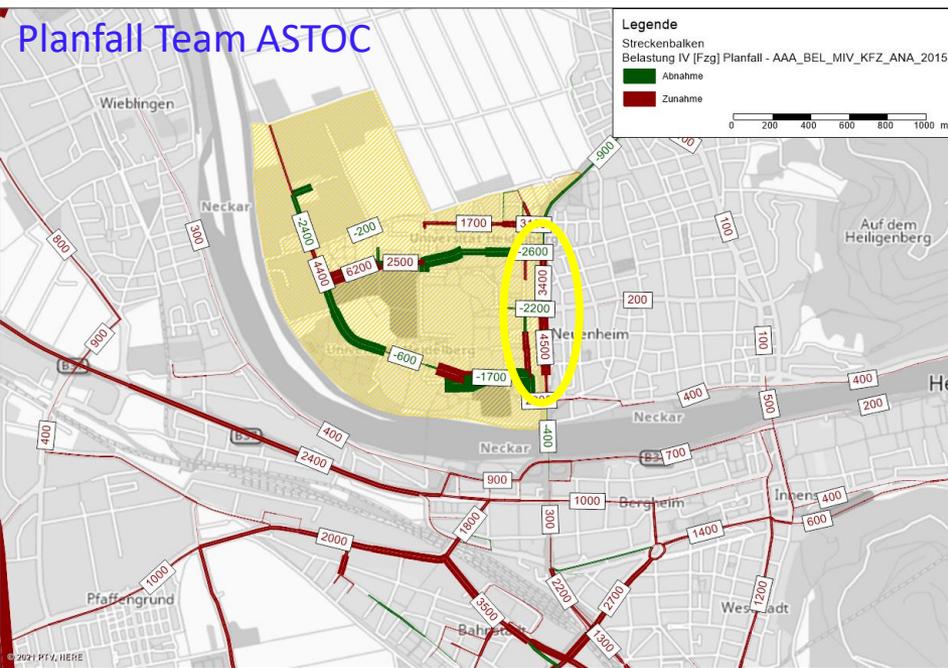
Veränderung der Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr gegenüber der Analyse 2015

- Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr von und zum Neuenheimer Feld gehen zurück
- innerhalb des Neuenheimer Feldes gibt es Zu- und Abnahmen der Verkehrsstärken durch Umstrukturierung des Straßennetzes und Neuordnung der Stellplätze
- zunehmende Verkehrsstärken außerhalb des Neuenheimer Feldes durch allgemeine Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Heidelberg (ohne Maßnahmen)



## 4. Bewertung mit Stadtteilbezug – Verkehrsstärken MIV

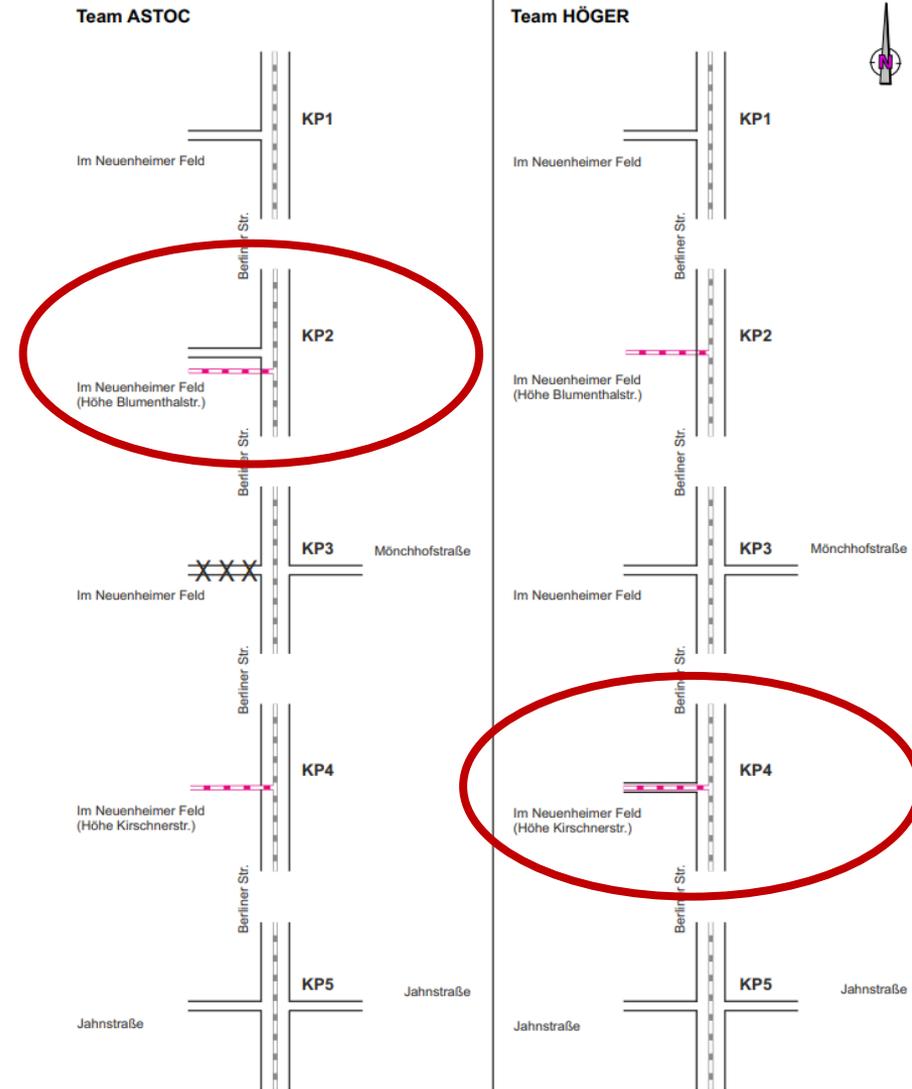
- ggf. kritische Entwicklungen der Verkehrsstärken des Kfz-Verkehrs durch die Vorhaben im Neuenheimer Feld an Knotenpunkten entlang der Berliner Straße
- **Team ASTOC:** höhere Verkehrsstärken im mittleren Teil durch Entwicklung im Norden
- **Team HÖGER:** ggf. kritischer Zufahrtsknoten im südlichen Teil (Schleichverkehr parallel zur Berliner Straße, Aufgabe für weitere Planungen)
- **beide Teams:** Neuenheim, 200/ 400 bzw. 600 Kfz mehr auf Mönchhofstraße und Uferstraße nur teilweise durch INF, weniger kritisch (+60 Kfz in Spitzenstunde (Sph), +1 Kfz/min (Sph))



## 4. Bewertung mit Stadtteilbezug – Verkehrsstärken MIV

### MASTERPLAN IM NEUENHEIMER FELD

- potentiell kritische Knotenpunkte anhand der Verkehrsstärkenentwicklung ausgewählt
- Knotenpunkte entlang der Berliner Straße
- Bewertung nach HBS, Qualitätsstufen A bis F  
A bis D: Knotenpunkt ist leistungsfähig
- Team ASTOC:**
  - kritischer Knotenpunkt ist die Hauptzufahrt im Norden – Knotenpunkt 2 (KP2)
  - Qualitätsstufe QSV=C
  - Variante mit nördlich liegendem Straßenbahngleis (mehr Platz): QSV=B
- Team HÖGER:**
  - kritischer Knotenpunkt ist die kombinierte Zufahrt Kfz/Straßenbahn im Süden - Knotenpunkt 4 (KP4)
  - Qualitätsstufe QSV=C
  - Verlagerung von mehr Verkehr in Richtung Jahnstraße sollte angestrebt werden





**Herzlichen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**

## **Kommentare aus dem Stadtteil Bergheim**

Arbeitsfrage: Welche Entwurfsbausteine der beiden Mobilitätsvarianten bedeuten für Ihren Stadtteil besondere Vorteile oder Nachteile?

**Jo-Hannes Bauer, Stadtteilverein Bergheim**

## **Kommentare aus dem Stadtteil Handschuhsheim**

Arbeitsfrage: Welche Entwurfsbausteine der beiden Mobilitätsvarianten bedeuten für Ihren Stadtteil besondere Vorteile oder Nachteile?

**Jürgen Grieser, Stadtteilverein Handschuhsheim**

## **Kommentare aus dem Stadtteil Neuenheim**

Arbeitsfrage: Welche Entwurfsbausteine der beiden Mobilitätsvarianten bedeuten für Ihren Stadtteil besondere Vorteile oder Nachteile?

**Andreas Knorn, Stadtteilverein Neuenheim**

**Pause**

## **Kommentare aus dem Stadtteil Wieblingen**

Arbeitsfrage: Welche Entwurfsbausteine der beiden Mobilitätsvarianten bedeuten für Ihren Stadtteil besondere Vorteile oder Nachteile?

**Ingrid Herrwerth und Inge Winkler-Hansen,  
Stadtteilverein Wieblingen**

## **Plenumsdiskussion**

*„Die Mobilitätsvarianten, sofern sie über die Blaue Linie hinausreichen, müssen innerhalb der Bürgerbeteiligung mit den betroffenen Stadtteilen geprüft und diskutiert werden.“*

(GR-Beschluss (0 0 5 7 / 2 0 2 0 /BV; S. 2.79. 3.d.)

### **Arbeitsfrage:**

**Wenn Sie jetzt alles Diskutierte aus Sicht der Gesamtstadt betrachten, ergeben sich dann zusätzliche Argumente?**



**Schlusswort**

**Joachim Fahrwald, Moderation**

## Was weiter geschieht:

- **Jetzt – 7. Oktober 2021**  
Online-Beteiligung
- **Jetzt – 7. Oktober 2021**  
Ausstellung in der Alten Feuerwache/ Dezernat 16,  
jeweils 16-20 Uhr
- **12. und 13. Oktober 2021**  
Forumssitzung in der Alten Feuerwache/ Dezernat 16,  
jeweils 18 Uhr



**Vielen Dank, dass Sie teilgenommen haben!**

An aerial photograph of a university campus, likely the University of Applied Sciences in Osnabrück, Germany. The campus is densely packed with modern, multi-story buildings, interspersed with green spaces and trees. A large river, the Osnabrücker Aa, flows through the bottom right of the image, with a dam structure visible. The sky is clear and blue. A semi-transparent blue graphic element, resembling a stylized 'S' or a wave, is overlaid on the left side of the text.

# MASTERPLAN IM NEUENHEIMER FELD

[www.masterplan-neuenheimer-feld.de](http://www.masterplan-neuenheimer-feld.de)