



# Anlage 5

## Öffentlichkeitsbeteiligung in der Konsolidierungsphase

## **5. Darstellung Masterplanprozess und Öffentlichkeitsbeteiligung in der Konsolidierungsphase**

### **Inhalt**

5. Darstellung Masterplanprozess und Öffentlichkeitsbeteiligung in der Konsolidierungsphase.....	1
5.1. Beteiligungskonzept.....	2
5.2 Ergebnisse der öffentlichen Veranstaltung, des Stadtteilgesprächs und der Online-Beteiligung.....	4
5.2.1 Öffentliche Veranstaltung .....	4
5.2.2 Online-Beteiligung und Ausstellung .....	5
5.2.3 Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten.....	6
5.3. Beteiligungsergebnisse des Forums .....	9
5.4. Kernergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung .....	11
5.5 Dokumentationen.....	13
5.5.1 Öffentliche Veranstaltung „Öffentliche Präsentation der Entwicklungsentwürfe durch die Planungsbüros“ am 23. September 2021 .....	13
5.5.2 Stadtteilgespräch am 5. Oktober 2021 .....	21
5.5.3 Zweiteilige Forumssitzung am 12. und 13. Oktober 2021 .....	38
5.5.4 Online-Beteiligung vom 23. September bis 07. Oktober 2021 .....	60

## 5.1. Beteiligungskonzept

Diese Erläuterung gibt einen kurzen Überblick über den Beteiligungsprozess des Masterplanverfahrens Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen (INF), das Beteiligungskonzept der Konsolidierungsphase (vergleiche Drucksache 0137/2020/BV) sowie den Ablauf der jeweiligen Beteiligungsformate im Einzelnen.

Ziel des Masterplanverfahrens ist es, mit dem zeitlichen Horizont 2050 eine fundierte, nachhaltige Entwicklungsperspektive für das Neuenheimer Feld zu schaffen. Dazu wurden vier Planungsteams beauftragt, in einem dreistufigen Planungsatelier zunächst erste Ideen zu entwerfen und diese unter Berücksichtigung der Hinweise und Anmerkungen aus der Öffentlichkeit (Bürgerschaft, Nutzerinnen und Nutzer INF, etc.), von den Experten und lokalen Fachvertretern sowie den Projektträgern über konkretere Ansätze zu Entwicklungsperspektiven zu verdichten (vergleiche Drucksache 0143/2019/BV und 0057/2020/BV).

In der Konsolidierungsphase bestand die Aufgabe der zwei ausgewählten Teams ASTOC und Höger darin, diese Entwicklungsperspektiven zu jeweils einen Entwicklungsentwurf weiterzuentwickeln. Das Beteiligungskonzept sah zunächst auf der Grundlage eines iterativen Verfahrens mit einem Team folgenden Elemente vor: ein nicht-öffentliches Werkstattgespräch mit den Planungsteams, eine öffentliche Veranstaltung mit einem Treffen der Forumsmitglieder unmittelbar im Anschluss und eine Forumssitzung (vergleiche Drucksache 0137/2020/BV).

Das vom Gemeinderat beschlossene Beteiligungskonzept musste im Nachgang in Reaktion auf die veränderten Rahmenbedingungen durch die COVID-19-Pandemie und den Beschluss des Gemeinderats, in der Konsolidierungsphase ein konkurrierendes Verfahren mit zwei Teams durchzuführen (vergleiche Drucksache 0057/2020/BV), angepasst werden. Nach Zustimmung der Beteiligungsgremien (Koordinationsbeirat und Vorbereitungsgruppe Forum) wurde das Beteiligungskonzept mit folgenden Elementen *modifiziert* beziehungsweise **ergänzt**:

- nicht-öffentliches Werkstattgespräch der Forumsmitglieder *mit den Verkehrsgutachtern* anstatt mit dem Planungsteam
- Öffentliche Veranstaltung und ein Treffen der Forumsmitglieder unmittelbar im Anschluss
- **Online-Beteiligung** und **Ausstellung**
- **Stadtteilgespräch**
- *zweiteilige* statt einteilige Forumssitzung.

Die zusätzliche Umsetzung einer Online-Beteiligung zusammen mit einem Stadtteilgespräch resultierte aus dem Wunsch des Gemeinderates, die Stadtteile bei den Verkehrsfragen einzubinden (vergleiche 0057/2020/BV, Seite 2.79: „d. *Die Mobilitätsvarianten, sofern sie über die Blaue Linie hinausreichen, müssen innerhalb der Bürgerbeteiligung mit den betroffenen Stadtteilen geprüft und diskutiert werden.*“).

Die Wahl des Formats der jeweiligen Veranstaltung (analog/digital/hybrid) und die Kombination mit einer Ausstellung waren bedingt durch die Corona-Pandemie (vergleiche 0137/2020/BV „*Mit Blick auf die COVID-19-Pandemie werden die Formate der vorgesehenen und nachfolgend aufgeführten Veranstaltungen an die dann hinsichtlich der Versammlungsmöglichkeiten jeweils geltenden Regelungen angepasst. Aktuell werden die Voraussetzungen geschaffen, um auf Basis dieses Beteiligungskonzeptes auch entsprechende digitale Alternativen anbieten zu können*“).

### **Ablauf der jeweiligen Beteiligungsformate im Einzelnen:**

**Nicht-öffentliches Werkstattgespräch:** Im vorbereitenden Planungsteil der Konsolidierungsphase konnten sich die Forumsmitglieder im Rahmen eines nicht-öffentlichen Werkstattgesprächs über den aktuellen Arbeitsstand zu den verkehrlichen Prüfaufträgen des Gemeinderats informieren und mit den Verkehrsgutachtern über die ausgewählten Bewertungskriterien und vorgeschlagenen Mobilitätsvarianten austauschen. Vor dem Hintergrund des nicht-öffentlichen Charakters des Werkstattgesprächs gab es keine Dokumentation in Form eines Protokolls.

**Öffentliche Veranstaltung:** In einer für die breite Öffentlichkeit durchgeführte Beteiligungsveranstaltung, die auch digital übertragen wurde, haben die Teams ihre Entwicklungsentwürfe erstmals vorgestellt. Hierbei gab es die Gelegenheit, die Entwürfe der Teams kennenzulernen und diese mit den Entwurfsteams zu diskutieren. Die Mitglieder des Forums wurden ausdrücklich zu dieser Veranstaltung eingeladen, um unmittelbar danach in einem gesonderten Treffen ihre ersten Erkenntnisse zu den Plänen auszutauschen und die Forumssitzung vorzubereiten.

**Online-Beteiligung:** Direkt im Anschluss an die öffentliche Veranstaltung startete auf der Masterplanwebseite (<https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/dialoge>) eine zweiwöchige Online-Beteiligung vom 23. September bis zum 07. Oktober 2021 zu den Entwürfen der Teams („[Ihr Beitrag zu den Entwürfen](#)“) und den von ihnen ausgewählten Mobilitätsvarianten („[Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten](#)“).

**Ausstellung:** Parallel zur digitalen Beteiligung konnten die Pläne der Teams, Poster der Fachgutachter und die Vorprüfungsergebnisse im Rahmen einer Ausstellung am 23. und 24. September 2021 im Chemie-Hörsaalzentrum INF 252 und vom 05. bis zum 07. Oktober 2021 im Dezernat 16 angeschaut werden. Eine fachliche Begleitung der Ausstellung fand innerhalb des oben genannten Zeitraums jeweils eine Stunde pro Tag statt. Mit Hilfe von bereitgestellten Laptops vor Ort war es möglich, online Anregungen einzubringen.

**Stadtteilgespräch:** Im Rahmen des analogen Stadtteilgesprächs am 05. Oktober im Dezernat 16 wurden die durch die Planungsteams ausgewählten Mobilitätsvarianten aus der Sicht der Stadtteile Bergheim, Handschuhsheim, Neuenheim, Wieblingen und aus der Gesamtperspektive diskutiert. Dieses fand in Präsenz statt, wurde aber auch für interessierte Bürgerinnen und Bürger digital per Livestream übertragen.

Alle Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichen Veranstaltung, der Ausstellung und des präsent stattgefundenen Stadtteilgesprächs zu den Mobilitätsvarianten wurden in die Online-Beteiligung (<https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/dialoge>) übertragen und gemeinsam ausgewertet.

**Forum:** Mit ausreichend zeitlichem Abstand zur öffentlichen Veranstaltung wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung durch eine zweitägige Forumssitzung am 12. und 13. Oktober 2021 abgeschlossen. Das Forum besteht aus 85 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. Das Forum hatte vom Gemeinderat die Aufgabe bekommen, die Entwicklungsentwürfe und die bis dahin vorliegenden Anregungen im Forum zu erörtern (vergleiche Drucksache 0137/2020/BV). Am ersten Tag wurden auf Basis der Vorstellung der Entwürfe (Kurzvideos der Teams), der Ergebnisse der Vorprüfung sowie erster Eindrücke aus der Online-Beteiligung in gemischt besetzten Kleingruppen gearbeitet. Ziel war es, die wesentlichen Entwurfselemente herauszuarbeiten, die im Masterplan enthalten sein sollten. Zusätzlich hatten die Forumsmitglieder die Möglichkeit, Rückfragen an Fachgutachterinnen und Fachgutachter und Vorprüferinnen und Vorprüfer zu stellen. Am zweiten Tag wurden die Empfehlungen der Experten und lokalen Fachvertreter sowie die Arbeitsergebnisse der Forumsmitglieder aus der Gruppenarbeit des ersten Tages vorgestellt und diskutiert.

Die Ergebnisse der einzelnen Veranstaltungen wurden dokumentiert (siehe Kapitel 5.5). Die wesentlichen Erkenntnisse der einzelnen Veranstaltungsformate werden in den nachfolgenden Kapiteln 5.2. und 5.3 zusammengefasst. Kapitel 5.4. gibt anschließend einen Überblick über die Kernergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung.

## **5.2 Ergebnisse der öffentlichen Veranstaltung, des Stadtteilgesprächs und der Online-Beteiligung**

Kapitel 5.2 gibt einen Überblick zu den konkreten Ergebnissen der öffentlichen Veranstaltung, der Online-Beteiligung und Ausstellung und des Stadtteilgesprächs in der Konsolidierungsphase. Die Ergebnisse der Arbeit des Forums Masterplan INF findet sich in Kapitel 5.3. Kapitel 5.4. fasst die wesentlichen Kernergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung zusammen.

### **5.2.1 Öffentliche Veranstaltung**

Die öffentliche Veranstaltung des Masterplanverfahrens fand am 23. September 2021 im Chemie-Hörsaalzentrum INF 252 statt. Rund 260 Interessierte nahmen an der Informationsveranstaltung in Präsenz sowie online teil.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung begann mit einer Ausstellung der Entwicklungsentwürfe im Foyer des Hörsaalgebäudes, in der sich interessierte Bürgerinnen und Bürger einen Überblick über die Entwürfe der beiden Planungsbüros ASTOC und Höger sowie weitere

Hintergrundinformationen verschaffen konnten. Die öffentliche Veranstaltung startete mit der Vorstellung der Entwicklungsentwürfe durch die Planungsteams und der wesentlichen Ergebnisse aus der Vorprüfung. Anschließend teilten die Projektträger sowie die Experten live und via Videobotschaft ihre ersten Eindrücke zu den Entwürfen: in der Zusammenschau beider Entwürfe werden in ausreichendem Maß Lösungsansätze beschrieben, um einen guten Rahmen für die weitere Entwicklung des Campus zu setzen, wenngleich weitere Arbeit benötigt wird. Die Projektträger wiesen zugleich darauf hin, dass beide Entwürfe Elemente enthalten, die nicht in dieser konkreten Form umsetzbar sind.

Nach einer kurzen Pause mit Austausch konnten die Anwesenden ihre Verständnisfragen an die Planungsteams und Projektträger stellen, sowohl vor Ort als auch digital via Zoom.

Die meisten Fragen und Antworten bezogen sich auf **die Themenschwerpunkte Energie und Mobilität, ebenso waren die Sportflächen und der Zoo noch wichtige Diskussionspunkte**. Die konkreten Fragen aus dem Publikum und Antworten durch die Teams und Vorprüfer auf die Fragen befinden sich im Kapitel 5.5.1. Anschließend wurden die Anwesenden gebeten, Kommentare zu den Entwicklungsentwürfen in die Online-Beteiligung einzugeben.

Die ausführliche Dokumentation zur Veranstaltung ist im Kapitel 5.5.1 zu finden.

## 5.2.2 Online-Beteiligung und Ausstellung

Die Online-Beteiligung fand vom 23. September bis zum 07. Oktober 2021 statt. Die Pläne und Modelle wurden am 23. und 24. September 2021 im Chemie-Hörsaalzentrum INF 252 und vom 4. Oktober bis zum 07. Oktober 2021 im Dezernat 16 ausgestellt.

Beteiligungsgegenstand waren die von den Entwurfsteams veröffentlichten Entwicklungsentwürfe. Gefragt wurde, welche Anmerkungen und Hinweise die Besucherinnen und Besucher zu den Gesamtkonzepten haben und welche spezifischen Hinweise sie zu den Kategorien (1) Städtebau und Freiraum, (2) Mobilität und (3) Technische Infrastruktur und Logistik geben können.

**Insgesamt wurden 186 Beiträge (inkl. Antworten) zu den Entwürfen ([„Ihr Beitrag zu den Entwürfen“](#))** abgegeben. Dabei gingen 91 beim Team ASTOC und 95 Beiträge beim Team Höger ein. Die meisten Beiträge wurden aus Wieblingen (53) abgegeben, gefolgt von dem Heidelberger Umland (31) und weiteren Stadtteilen (30). Aus der Perspektive Handschuhsheim wurden 19, aus der von Neuenheim 12 und von Bergheim lediglich 10 Beiträge eingebracht. Die hohe Anzahl der Beiträge aus Wieblingen, aus weiteren Stadtteilen und dem Umland verdeutlicht einerseits, warum die **Themen „äußere Erschließung“ und „fehlende Anbindung weiterer Stadtteile und des Umlands“ als die dominierenden Termen der Online-Beteiligung** herauskristallisiert haben. Das Ergebnis deutet darauf hin, dass das Format „Online-Beteiligung“ bei betroffenen Personen aus

dem Umland und die Vor-Ort Veranstaltung „Stadtteilgespräch“ bei betroffenen Personen aus den angrenzenden Stadtteilen Zuspruch fand (siehe dazu 5.2.3)<sup>1</sup>.

Die Beiträge zu den Entwürfen wurden nach den Kategorien (1) Städtebau und Freiraum, (2) Mobilität und (3) Technische Infrastruktur und Logistik sortiert sowie nach positiven, kritischen und kontrovers diskutierten Beiträgen gruppiert.

**Team ASTOC:** Die inhaltlichen Schwerpunkte der über die Online-Beteiligung eingegangenen Anmerkungen und Hinweise zum Entwurf Team ASTOC waren die **Themen Freiraumqualität, Innen- vor Außenentwicklung, Straßenbahnring, Erschließung für den MIV sowie der geplante Umgang mit den Flächen des Zoos. Besonders positiv wurde der Straßenbahnring, die Streckenführung der Straßenbahn sowie die geplanten Mobilitätshubs und autofreie Zonen hervorgehoben. Besonders kritisch wurden die Nachverdichtung ohne weitere Verkehrsanbindung sowie die Reduktion der Zooflächen und Sportflächen, sowie der geplante Abriss der Chemiegebäude gesehen. Kontrovers diskutiert wurden das Fehlen einer 5. Neckarquerung sowie das Thema Parkplätze und die damit verbundene Erschließung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV).**

**Team Höger:** Inhaltliche Schwerpunkte der Anmerkungen und Hinweise, die über die Online-Beteiligung zum Entwurf Team Höger eingegangen sind, bilden die **Themen Fuß- und Radbrücke, Öffnung des Campus zum Fluss, Straßenbahnring, Logistik und Mobilitätshubs sowie Quartiersbildung. Besonders positiv wurde die Straßenbahnführung mit der Erschließungsstraße im Norden, die Öffnung des Campus zum Fluss sowie der Quartiersbildung durch Raumkanten hin bewertet. Kritisch wurde angemerkt, dass Park and Ride (P+R) Parkplätze mit Umsteigemöglichkeiten in Bus- und Straßenbahn und attraktive Fahrpläne bei dem Entwurf fehlen und die äußere Erschließung für den MIV und der Anschluss an die Nachbargemeinden nicht gelungen sei. Kritisch wurde außerdem auch der Abriss des Zoo-Parkhauses bewertet. Kontrovers diskutiert wurden die Themen Fuß- und Radbrücke als 5. Neckarquerung durch das Flora-Fauna-Habitat (FFH) Gebiet und die Nachverdichtung im Kontext von Freiraumqualitäten.**

Die ausführliche Dokumentation zur Online-Beteiligung ist im Kapitel 5.5.4 zu finden.

### 5.2.3 Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten

Welche Entwurfsbausteine der beiden Mobilitätsvarianten bedeuten für Ihren Stadtteil besondere Vorteile oder Nachteile? Das war eine der Fragen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sowohl digital in der Online-Beteiligung auf der Masterplan-Webseite als auch im analogen [Stadtteilgespräch](#) am 05. Oktober 2021 im Dezernat 16 diskutiert wurden.

<sup>1</sup> Es ist an dieser Stelle zu erwähnen, dass die Anzahl der Beiträge nicht auf die Anzahl der Personen, die Beiträge verfasst haben, schließen lässt. Es gab mehrere Fälle, wo eine Person mehrere Beiträge verfasst hat.

Die Präsenzveranstaltung hat mit einer Kurzvorstellung der beiden Mobilitätsvarianten durch die Verkehrsgutachter begonnen. Anschließend kommentierten die Stadtteilvereinsvertreterinnen und Stadtteilvertreter aus Bergheim, Handschuhsheim, Neuenheim und Wieblingen die von den Entwurfsteams ausgewählten Mobilitätsvarianten und diskutierten und ergänzten sie aus Perspektive des jeweiligen Stadtteils. Die Erörterung der Entwürfe aus der Gesamtstadtperspektive rundete schließlich das Stadtteilgespräch ab.

Die Kommentare der Stadtteilvereine sowie die Diskussionspunkte der Bürgerinnen und Bürger aus dem analogen Format wurden in die Online-Beteiligung übertragen und gemeinsam mit den Online-Beiträgen ausgewertet.

**Insgesamt wurden 87 Beiträge (inkl. Antworten) zu den Mobilitätsvarianten abgegeben** (siehe „[Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten](#)“), wobei 56 Beiträge aus dem analogen Stadtteilgespräch übertragen wurden. Die Anzahl der Kommentare aus den Stadtteilen war mit Bergheim (16), Handschuhsheim (17), Neuenheim (13), Wieblingen (16) sehr ausgewogen.

Inhaltlich lässt sich stadtteilbezogen Folgendes feststellen:

Aus **Bergheimer** Perspektive wurde einerseits **der kleine Straßenbahnring und die geplanten P+R Parkplätze positiv, andererseits das erhöhte Verkehrsaufkommen in Bergheim unter anderem durch die fehlende Alternative einer Neckarquerung zur Ernst-Walz-Brücke kritisch gesehen**. Die Kreuzung Mittermeier Straße und Bergheimer Straße werden stärker belastet, eine erhöhte Unfallgefahr sei möglich. Kritisch wurde angemerkt, dass die geplante Fuß- und Radwegbrücke bei Team Höger angesichts der bereits in Planung befindlichen „Rad- und Fußverbindung über den Neckar“ östlich des Wieblinger Stauwehrs unrealistisch sei. Eine Neckarquerung als Fuß- und Radbrücke wurde sowohl positiv (Entlastung für Bergheim) als auch negativ (Naturschutzgebiet) bewertet. Ein weiterer Ausbau der Fahrradinfrastruktur mit Berücksichtigung des saisonalen Fahrradverkehrs wurden angeregt. **In den weiteren Planungen müsse die Belastung der Kreuzung Mittermeier und Bergheimer Straße deutlicher berücksichtigt werden.**

Aus **Neuenheimer** Perspektive wurde eingebracht, dass im Vergleich zu den vorgeschlagenen Mobilitätsvarianten **eine fünfte Neckarquerung mehr Potential für das Neuenheimer Feld und für Wieblingen hätte und den SRH Campus, das Uniklinikum und die Sportstätten besser verbinden würde**. Kritisch wurde vor allem **die verkehrstechnische Anbindung des Campus und die geplante Entwicklung der Klinik (extreme Parkplatzknappheit, Trennung der Kliniken voneinander) gesehen**. **Es fehle an Anbindung an den geplanten Radschnellweg**. Zudem sei das hohe Verkehrsaufkommen in Neuenheim (Stau) durch die Pläne nicht gelöst. Es wurde zudem angeregt, statt einer Schienentrasse, die den Campus „zerschneide“, autonome Busse/Elektrobusse einzusetzen. Ferner wurden Hinweise gegeben, dass die Integration der Kindertagesstätte (KiTa) INF 685 im geplanten Neubau K10 noch unklar sei (Geschossnutzung), es Parkplätze für E-Autos brauche, eine Förderung des Berufsradverkehrs zum Beispiel

mit Bezuschussung hilfreich sei und dass die **geplante Bahnlinie den Botanischen Garten zerschneide. Es wurde darauf hingewiesen, dass eine Nachverdichtung ohne eine zukunftssträchtige Lösung zur Erreichbarkeit des Planungsgebietes auf Dauer nicht funktionieren würde. Es sei dazu eine gesamtstädtische / regionale Planung notwendig.**

Aus dem Blickwinkel **Handschuhsheims** wurde **der Straßenbahnring als Erschließung positiv bewertet. Ebenfalls positiv wurde betont, dass kein Busverkehr und kein Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld geplant seien. Eine fünfte Neckarquerung als Fuß- und Radbrücke wurde kontrovers diskutiert.** Einige Teilnehmende sprachen sich in diesem Zusammenhang für eine Neckarquerung als eine umweltfreundliche Entlastung für die Stadtteile und den Campus aus. Andere sprachen sich gegen eine Fuß- und Radbrücke aus und führten hierbei vor allem Bedenken bezüglich des Naturschutzes an. P+R Parkplätze und Bike & Ride (B+R) Anlagen könnten noch ausgebaut werden, wobei dabei betont wurde, dass eine Wirksamkeit der P+R Anlage Handschuhsheim nicht gegeben sei. Angeregt wurden eine Haltestelle am Mathematikon und eine Überprüfung der Referenzdaten für die Verkehrsberechnungen.

Aus **Wieblinger** Perspektive wurden **die fünfte Neckarquerung als Rad- und Fußbrücke überwiegend positiv wahrgenommen.** Diese brächte einen Vorteil für Menschen aus Wieblingen, eine Aufwertung des Stadtteils Wieblingen und würde den Verzicht auf das Auto unterstützen. Gleichzeitig wurde von einigen Teilnehmenden und im Kommentar vom Stadtteilverein darauf hingewiesen, dass die Rad- und Fußbrücke gegen das Naturschutzgesetz verstoßen könnte. **Der Straßenbahnring und die Nachverdichtung im Campus wurden ebenfalls positiv bewertet. Kritisch wurden zum Beispiel der geplante Mobilitätshub an der S-Bahn-Haltestelle Pfaffengrund-Wieblingen und die Schnellbustrasse ab Pfaffengrund-Wieblingen gesehen.** Außerdem gab es viele Kommentare rund um das richtige Ausmaß der Erschließung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und um die Notwendigkeit und Realisierbarkeit der Reduktion von MIV zum Campus. Damit einher ging die Diskussion Reduktion versus Ausbau von Parkplätzen auf dem Campus. Quellnahe P+R Plätze zum Beispiel im Neckartal und an den S-Bahnhöfen Richtung Karlsruhe und neue Methoden für die Verkehrsanschließung im Sinne des Naturschutzes (zum Beispiel unversiegelte Böden) wurden angeregt.

Aus **weiteren Heidelberger Stadtteilen** wurden ebenfalls **Vor- und Nachteile einer Fuß- und Radwegbrücke eingebracht. Die Straßenbahnerschließung und P+R Parkplätze wurden positiv bewertet, aber von einigen Teilnehmenden als nicht ausreichend betrachtet.** Ein Mobilitätshub am S-Bahnhof Pfaffengrund-Wieblingen mit sicheren Fahrradstellplätzen würde für Pendlerinnen und Pendler aus Mannheim bereits in Wieblingen das Umsteigen auf das Fahrrad, E-Scooter, etc. ermöglichen und wäre daher ein Attraktivitätsgewinn gegenüber dem Auto. **Der Individualverkehr und die Erschließung für den MIV müsse noch stärker mitgedacht werden, u.a. sei dies für die Besucherinnen und Besucher des Zoos und Patientinnen und Patienten des Krankenhauses wichtig. Eine Rad- und Fußgängerbrücke mit Anschluss an den Radschnellweg aus Mannheim einerseits und den S-Bahnhof Pfaffengrund-Wieblingen andererseits wurde gewünscht, um das Einpendeln ins Neuenheimer Feld mit dem Rad**

**oder mit der S-Bahn deutlich attraktiver zu machen.** Das Thema alternativer Verkehrsmittel, wie etwa eine Seilbahn oder Ottobahn, wurde in einigen Beiträgen erneut erwähnt, und es wurde angeregt, diese in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Es wurden zudem Hinweise eingebracht für bessere Bedingungen für den Radverkehr (bessere Abstellplätze) und eine Entlastung der Ziegelhäuser Landstraße. Zudem wurden regionale Lösungsansätze gewünscht.

In vielen Beiträgen aus dem **Heidelberger Umland wurde angemerkt, dass die geplante Erschließung des Neuenheimer Felds für den MIV für regionale Einpendlerinnen und Einpendler aus dem Umland wichtig sei, aber in den Entwürfen nicht hinreichend berücksichtigt würde.** In diesem Kontext wurde die Menge der benötigten Parkplätze, unter anderem beim P+R, und das Fehlen kreativer und mutiger Lösungen diskutiert, wie etwa ein Shuttle-Service zu den Hauptstoßzeiten. Genügend Parkplätze und eine gute familiengerechte und barrierefreie Erreichbarkeit seien insbesondere für den Zoobesuch wichtig. Hierfür müsste über familiengerechte Angebote (Platz für Kinderwagen) auch im Bereich des Öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV) nachgedacht werden. **Die vorgesehene Reduzierung der Zooflächen wurde negativ und das Angebot an Grünflächen als noch nicht ausreichend bewertet. Angeregt wurden eine weitere Haltestelle bei der Jugendherberge sowie die Verlegung der Haltestelle Mathematikon weiter nördlich des Gleisdreiecks sowie überdachte Fahrradstellplätze. Die Erschließung mit der Straßenbahn, die Idee eines Campus mit Zugang zum Neckar sowie eine Fuß- und Radbrücke wurden begrüßt.**

Die ausführliche Dokumentation zum Stadtteilgespräch ist im Kapitel 5.5.2 zu finden.

### **5.3. Beteiligungsergebnisse des Forums**

Die zweiteilige Forumssitzung fand am 12. und 13. Oktober 2021 im Dezernat 16 statt. Rund 50 Forumsmitglieder haben sich hier intensiv mit den beiden Entwicklungsentwürfen der Büros Astoc und Höger befasst und eine Reihe von Aspekten diskutiert, von Städtebau über Freiräume bis Verkehr. Insgesamt 25 Gäste haben als Zuhörerinnen und Zuhörer vor Ort oder online die Sitzung verfolgt. Geleitet von der Frage, welche wesentlichen Entwicklungselemente im Masterplan zusammenwirken sollten, lag der Fokus auf der inhaltlichen Auseinandersetzung mit den Entwürfen sowie einem Austausch der Argumente der unterschiedlichen Interessengruppen innerhalb von Arbeitsgruppen. In den gemischt besetzten Arbeitsgruppen haben sich die Forumsmitglieder sachlich und kontrovers zu den Plänen ausgetauscht. Das Ergebnis stellt ein vielseitiges Meinungsbild dar:

Zum Thema **Städtebau** wurde betont, dass **die Einteilung des Campus in Quartiere eine klare Struktur und Orientierung für den öffentlichen Raum bringe. Kontrovers diskutiert wurde im Kontext des Flächenverbrauchs** zwei Positionen. Einerseits wurde betont, dass ein sparsamer Flächenverbrauch wichtig sei und die Entwürfe alle erforderlichen Flächen im Bestand nachwiesen. Andererseits wurde die Auffassung vertreten, dass die erforderlichen Flächen nicht nachgewiesen werden könnten und die extreme

Nachverdichtung zu einer verminderten Freiraum- und Aufenthaltsqualität führe. Bei den **Sportflächen gab es Kontroversen** hinsichtlich des Erhalts des derzeitigen Angebotes und einer möglichen, effizienten Mehrfachnutzung der Flächen. Ebenso wurde das Thema Klinik kontrovers diskutiert, zum Beispiel im Hinblick auf eine eventuell Sportflächenverlegung zugunsten einer Klinikerweiterung. Die Nutzungen **Wohnen, soziale Infrastruktur etc. wurden ebenfalls kontrovers diskutiert**, sie würden einerseits den Universitäts- und Klinikfunktionen Platz wegnehmen, andererseits würden sie die Lebensqualität erhöhen und sollten stärker berücksichtigt werden.

Im Bereich **Freiraum** wurde angeregt, qualitätsvolle Freiräume mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten zu entwickeln. **Wichtig seien zudem der Erhalt der Grün- und Baumbestände sowie die Vernetzung der Grünstrukturen untereinander und mit dem Umfeld, die Orientierung an den Achsen, die Zugänge zum Neckar und zum Handschuhsheimer Feld und klare Wegebeziehungen. Aufgrund der hohen Verdichtung wurden zu enge Straßenräume und Verschattung befürchtet. Kontrovers wurde beim Thema Hühnerstein diskutiert.** Der Hühnerstein sei einerseits aus ökologischen Gründen und für kommende Generationen freizuhalten, der Gegenmeinung folgend müsse er bebaut werden, um keine Einschränkung der Freiräume, der Aufenthaltsqualität und der Funktionalität auf dem Campus zu erzeugen.

Im Bereich der **Mobilität** wurde **der innere Straßenbahnring von vielen Forumsmitgliedern positiv bewertet**; unter Beachtung eines Tempolimits, der Trennung vom MIV und der Emissionen auf sensible Bereiche. Die von Höger **vorgeschlagene nördliche Erschließung** bis zum Springer Verlag / Sportzentrum Nord („Norderschließung“) als Teil der Verkehrslösung wurde positiv für die individuelle Erreichbarkeit der Sportflächen eingestuft. **Die Fuß- und Radverkehrsbrücke als fünfte Neckarquerung wurde mehrfach begrüßt**, Belange des Naturschutzes insbesondere für den Bau der Brückenköpfe führten auch zur Ablehnung. Die Erweiterung der Brückennutzung für den ÖPNV oder Rettungsfahrzeuge wurde ebenfalls diskutiert, auch wenn diese in den Plänen nicht vorgesehen sei. Die Parkraumbewirtschaftung war Thema, Stellplätze seien kostendeckend zu bewirtschaften. **Kontroversen gab es bezüglich weiterer Reduzierungen der Stellplätze, insbesondere der Stellplätze vor dem Klinikum und dem Zoo. P+R-Plätze seien im regionalen Kontext zu betrachten, zum Begriff „quellnah“ gab es unterschiedliche Auffassungen.** Die Mobilitätshubs wurden diskutiert einerseits in Bezug auf den Einfluss auf Nachbarstadtteile, andererseits in Bezug auf den weiteren Ausbau klarer Zugänge von Osten her.

Im Hinblick auf die **Technische Infrastruktur / Klimaschutz** wurden **innovative Konzepte wie Anergie und Flusswasser-Wärmepumpen positiv bewertet**. Zweifel gab es an den 260 Meter tiefen Geothermie-Bohrungen. Wichtig eingestuft wurden die Solaranlagen auf Freiflächen und Dächern sowie der Ausbau von Parkplätzen für die E-Mobilität. Als kritisch wurde der Abriss frisch sanierter Gebäude aufgrund der Wirtschaftlichkeit und der grauen Energie angesehen. **Logistikzentren am Rand und die Entlastung der Campusmitte würden Optionen für andere Nutzungen schaffen** und wurden damit positiv bewertet.

In der anschließenden **Diskussion** gab es im Forum eine große Einigkeit bezüglich der **Befürwortung des Baus eines kleinen Straßenbahnringes sowie der „Norderschließung“ bis zum Sportzentrum Nord, auch als Voraussetzung für weitere Verdichtung. Das Ziel einer Reduzierung des MIV wurde ebenfalls breit geteilt, hier wurde lediglich über den Umfang und die Erreichbarkeit einzelner Nutzungen debattiert.** Hinsichtlich der Stellplätze kam der Aspekt der differenzierten Betrachtung unterschiedlicher Wochentage und Tageszeiten hinzu. **Kontrovers wurde das Thema Hühnerstein diskutiert. Auch der Flächenverbrauch wurde weiterhin kontrovers diskutiert, sowohl mit Bezug auf die Sportflächen als auch hinsichtlich der unterschiedlichen Bedarfe von Klinikum und Universität.**

Als Ergebnis entstand demnach ein breites Meinungsbild mit vielseitigen Empfehlungen in Hinblick auf die Entwurfselemente.

Die ausführliche Dokumentation ist im Kapitel 5.5.3 zu finden.

#### **5.4. Kernergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die Öffentlichkeitsbeteiligung bestand aus der Einbindung der allgemeinen Öffentlichkeit, der Stadtteile und der Mitwirkung des Forums im Herbst 2021. Die wesentlichen Kernergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

**Die verkehrliche Erschließung sowie das Thema Innen- vor Außenentwicklung** stellen bei beiden Entwürfen **die meist diskutierten Themen** dar.

In beiden Entwürfen wurden die Innen- vor Außenentwicklung, der kleine Campusring, die Hochhausgrenze, die klaren Quartierskanten sowie der Erhalt der Freiräume zum Beispiel am Neckarufer weitgehend **positiv** wahrgenommen.

**Kontrovers** diskutiert wurden unter anderem die Entwicklung des Hühnersteins, die Entwicklung der Sportflächen, das Parkraumangebot in Hinblick auf die geplante Stellplatzzahl bei gleichzeitiger Forderung, bestehende Parkhäuser zu erhalten (zum Beispiel Zoo-Parkhaus), sowie das Energiekonzept in Verbindung mit dem Ziel der Klimaneutralität. Ebenfalls kontrovers diskutiert wurden die geplanten Mobilitätshubs: Diese würden einerseits klare Zugänge ermöglichen, andererseits wurden sie als problematisch für den Lieferverkehr und für einen sinnvollen Anschluss an die Verkehrsnetzpunkte in Wieblingen und in der Stadt eingestuft. Kontrovers und vielfach diskutiert wurde die vom Team Höger geplante Fuß- und Radbrücke nach Wieblingen. Kritischen Stimmen bezüglich eines möglichen Eingriffs in das FFH-Gebiet standen zustimmende Stimmen in Hinblick auf die bessere Anbindung zu den Nutzungen im Neuenheimer Feld (zum Beispiel städtischer und regionaler Pendlerverkehr zur Uni-Klinik > Angestellte, Patientinnen und Patienten, Besucherinnen und Besucher sowie zu den Freizeiteinrichtungen/-angeboten vom Sport oder Zoo) und an den S-Bahnhof Pfaffengrund-Wieblingen gegenüber.

**Negativ** wurden bei Team ASTOC der Abriss des Chemiegebäudes und bei Team Höger die unklare Integration der Kindertagesstätte (Kita) im geplanten Neubau gesehen. Bei beiden Teams wurden die Reduzierung der Zooflächen und die fehlende Anbindung weiterer Stadtteile und des Umlands kritisiert. Zudem gab es allgemeine Kritik an den von den Projektträgern vorgegebenen Grundlagen für die Teams (zum Beispiel Anzahl der Stellplätze, Höhe Parkgebühren, Flächenbedarf).

**Anregungen** für eine vertiefende Analyse sind zu den Themen Klinikentwicklung, Freiflächen, äußere Verkehrserschließung des INF (unter Berücksichtigung stadtteilbezogener, gesamtstädtischer und regionaler Belange, zum Beispiel Verkehrssituation Bergheim, P+R-Standorte an Autobahnkreuzen) sowie Wohnen auf dem Campus eingegangen.

**Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung** zur Konsolidierungsphase fließen in die Beratungen des Gemeinderates ein, sind aber für ihn nicht bindend (vergleiche § 10, Absatz 2 der Satzung über Verfahrensregeln für Bürgerbeteiligung bei Vorhaben im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats).

## 5.5 Dokumentationen

- 5.5.1 Öffentliche Veranstaltung „Öffentliche Präsentation der Entwicklungsentwürfe durch die Planungsbüros“ am 23. September 2021

### PROTOKOLL

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr

Veranstaltungssende: 21:00 Uhr

Ort: Chemie-Hörsaalzentrum INF 252 und online über Zoom

Protokoll: Stein Stadt- und Regionalplanung, memo-consulting

### Ablauf

1. Begrüßung, Einführung in den Projektstand
2. Entwicklungsentwurf Team Höger
3. Entwicklungsentwurf Team ASTOC
4. Kommentare aus der Vorprüfung
5. Kommentare der Projektträger, Experten und lokalen Fachvertreter
6. Fragen aus dem Plenum
7. Schlusswort, Ausblick

#### 1. Begrüßung und Einführung

Frau Professorin Doktor Stein und Herr Fahrwald, das Moderationsteam des Masterplanverfahrens, begrüßen die etwa 200 Anwesenden vor Ort und die etwa 50 Teilnehmenden über Zoom und erläutern den Ablauf. Sie weisen darauf hin, dass die hybride Veranstaltung online über Zoom übertragen und aufgezeichnet wird, um sie gegebenenfalls ins Netz stellen zu können.

Herr Erster Bürgermeister Odszuck betont in seiner Begrüßung, dass er sich über die Veranstaltung auch in Präsenz freue. Er ordnet die Veranstaltung in den laufenden Prozess ein und gibt einen kurzen Überblick über die vergangene Phase des Planungsateliers und der beiden Teile der Konsolidierungsphase, in der die Entwicklungsentwürfe im konkurrierenden Verfahren erarbeitet worden seien. Er verweist hierbei auf die verschiedenen Mobilitätsvarianten, zwischen denen die beiden Teams wählen konnten. Nach der Vorprüfung und der Expertenklausur würden nun die Entwürfe erstmalig vorgestellt, worauf er sehr gespannt sei.

## **2. Entwicklungsentwurf Team Höger**

Frau Höger von Kerstin Höger Architekten GmbH stellt die beteiligten Büros ihres Teams vor. Das Ziel des Entwicklungsentwurfs sei ein grünes und lebendiges Wissensviertel mit vielfältigen Nutzungen und kurzen Wegen, das nach innen verdichtet und nach außen durch eine lockere, durchlässige Bebauung mit Wohnnutzung geprägt ist. Die Baufelder seien variabel bespielbar, um ein Maximum an Offenheit für zukünftige Bauvorhaben zu gewährleisten. Der Entwurf sehe eine Weiterentwicklung der Universität und des Uni-Klinikums vor. Der Hühnerstein bleibe unbebaut erhalten.

Herr Ehmann (Agence Ter) erläutert die freiraumplanerischen Aspekte des Entwurfes. Er geht vertiefend auf den neuen Campusboulevard, das Neckar- und das Forschungsquartier sowie auf den Sportpark als grünen Begegnungsraum und Schnittstelle zum Hühnerstein ein. Er stellt die drei Phasen der Gebäude- und Freiraumentwicklung bis 2050 vor und fasst zusammen, der Entwurf habe lokale räumliche Qualitäten mit einem globalen Leuchtturmcharakter und einer effizienten Nutzung der Ressourcen.

Herr Urbani (IBV Hüsler AG) stellt das Mobilitätskonzept des Entwicklungsentwurfs Team Höger vor, das unter anderem einen Campusring mit Straßenbahntrasse und eine Norderschließung zwischen dem Klausenpfad und der bisherigen Erschließungsstraße Im Neuenheimer Feld vorsieht. Er betont, dass mit dem Ausbau des ÖPNV und Sharing-Angeboten eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs möglich sei und sich der Campus mit seinen Verkehrswegen zur Stadt hin öffne.

Herr Schaefer (Hosoya Schaefer Architects) erläutert die Versorgung des Campus über ein Energienetz mit dezentralen Energieanlagen und Wärmepumpen sowie den Ausbau von Photovoltaikflächen (PV-Flächen). Außerdem seien sowohl intensiv als auch extensiv begrünte Dächer vorgesehen.

Die Präsentation und ausführliche Planunterlagen vom Team Höger können online unter <https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/dialoge/herzlich-willkommen-beim-online-beteiligungsangebot-zur-konsolidierungsphase-zum#uip-1> abgerufen werden.

## **3. Entwicklungsentwurf Team ASTOC**

Herr Hermann vom Büro ASTOC stellt die beteiligten Büros des Teams ASTOC vor. Die Gliederung des Campus in Quartiere sei weiterhin das Ziel. Während der Konsolidierungsphase wurde der Fokus auf die Machbarkeit gelegt. Freiraum, Städtebau, Technische Infrastruktur und Mobilität sind die zentralen Themen des Entwurfs.

Hinsichtlich der Flächenentwicklung solle man zunächst bereits erschlossene und versiegelte Flächen entwickeln, erst danach seien eventuelle Rück- und Neubaumaßnahmen vorgesehen. Das Klinikum solle zusammen mit der technischen Infrastruktur in Etappen weiterentwickelt werden. Die Schnittstelle zum Hühnerstein bleibe erhalten, dieser solle

nicht bebaut werden. Der Campus solle kleinteilige Räume bilden und die EG-Nutzung nach außen orientiert sein, um die Kommunikation zu erleichtern.

Das Mobilitätskonzept sehe unter anderem einen Campusring mit Straßenbahntrasse vor, sowie mit einer „Campusflotte“ weitere unterschiedliche Möglichkeiten der Fortbewegung auf dem Campus. Eine zweite Norderschließung solle den Verkehr abfangen, die Logistik sei vom ÖPNV getrennt.

Das bestehende Versorgungsnetz solle ausgebaut und ergänzt werden, um eine dezentrale und CO<sub>2</sub>-neutrale Versorgung des Gebietes zu erreichen. Die Potenziale der Gebäude zur Gewinnung erneuerbarer Energien sollen dabei optimal ausgeschöpft werden.

Das Innovative des Entwurfes sei, alle diese Faktoren zusammenbringen.

Die Präsentation und ausführliche Planunterlagen vom Team ASTOC können online unter <https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/dialoge/herzlich-willkommen-beim-online-beteiligungsangebot-zur-konsolidierungsphase-zum#uip-1> abgerufen werden.

#### **4. Kommentare aus der Vorprüfung**

Herr Schneider, Stadtplanungsamt Stadt Heidelberg, erläutert, dass im Rahmen der Vorprüfung die rechtzeitige Abgabe der Entwürfe sowie deren Übereinstimmungen mit den Anforderungen des Leistungsbildes überprüft worden seien. Dabei seien die Themen Städtebau, Freiraum, Mobilität und technische Infrastruktur unter Berücksichtigung dreier externer Gutachten zu den Themen Mobilität, Logistik und CO<sub>2</sub>/Energie beleuchtet worden.

Beide Entwürfe hätten viele Gemeinsamkeiten, wie beispielsweise eine ähnliche Clusterrung in einzelne Quartiere, die öffentliche Haupteerschließung, die zentrale Nord-Süd-Achse sowie das Absehen von einer Bebauung des Hühnerstein Areals bis 2050.

Hinsichtlich der Erschließung ermögliche eine neue Straße im Norden die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs. Diese Norderschließungsstraße, die beide Teams planen, aber bei Team Höger bis zur Tiergartenstraße reicht während Team Astoc sie bereits früher nach Süden verschwenkt, hat bei Team Höger im Querschnitt eher die Proportion einer Nebenstraße. Es sei kein Platz für einen Fahrradweg, Abbiegespuren, Bäume und angemessene Institut-Eingangssituationen an der Straße. Die Erschließung müsse daher im Detail im Norden noch bearbeitet werden.

Herr Ertel, Amt für Vermögen und Bau Baden-Württemberg, erläutert, dass einzelne Abweichungen zwischen Planangaben und den geprüften Berechnungen der Brutto-Geschoss-Flächen festgestellt worden seien. Deutliche Unterschiede gibt es bei den als nutzbare Flächen zugestandenen unterirdischen Flächenanteilen in Höhe von maximal 5%. Team ASTOC erfülle insgesamt das Soll der oberirdischen und unterirdischen Bruttogrundfläche (BGF). Team Höger unterschreite dies, vor allem, weil es mehr Zuwächse

in den Untergeschossen anbietet (15%). Allerdings bietet Team Höger mehr zusätzliche campusaffine Wohnfläche an. Diese sei bei ASTOC vor allem in der Broschüre erwähnt und nicht in den abgegebenen Berechnungen explizit nachgewiesen. Beide Teams würden ungefähr gleichviel Abbruch planen, wobei Team Höger hierbei den größeren Anteil an Parkhäusern einbezieht.

Die Verlagerung des Sportstadions bei Team ASTOC schaffe Erweiterungsflächen für die Klinik, entspreche aber nicht deren Wünschen an die Lage und reduziere gleichzeitig das Entwicklungspotenzial des Sportcampus. Auch die kleinteilige Klinikbebauung im Entwurf von Team Höger entspricht nicht den Anforderungen an großmaßstäbliche Klinikbauten. Beide Teams hätten bei der Klinikerverweiterung Überarbeitungsbedarf.

Hinsichtlich der Mobilitätskonzepte seien die Resultate beider Teams mit Ausnahme kleiner Unterschiede relativ ähnlich.

Bezüglich der Freiraumentwicklung legt Herr Schneider dar, dass der Versiegelungsgrad des Entwurfes von Team Höger im Vergleich höher sei, dass Team ASTOC genauere Ausarbeitungen wie beispielsweise Plätze auf dem Hühnerstein im Vergleich zu Team Höger nicht abbilde. Team ASTOC habe einen höheren Anteil an Bäumen, die jedoch eine sehr hohe Zahl an Neupflanzungen und zum Teil unrealistisch große Nähe zu Gebäuden aufwiesen.

Positiv hervorzuheben sei die hohe Treibhausgasreduzierung bei beiden Teams. Es gebe jedoch noch weiteren Optimierungsbedarf, da die Klimaneutralität in beiden Entwürfen nicht erfüllt werde.

Frau Professorin Doktor Stein und Herr Fahrwald weisen für die Pause auf die Ausstellung vor Ort, die virtuelle Ausstellung und Informationen auf der Webseite sowie die Möglichkeit des Austausches im Foyer und in Breakout-Rooms auf Zoom hin.

## **5. Kommentare der Projektträger und Eindrücke aus der Klausur der Experten und lokalen Fachvertreter**

Herr Professor Doktor Eitel, Rektor der Universität Heidelberg, merkt an, dass sich die beiden Entwürfe stark ähneln würden. Die Erschließung sei bei beiden Entwürfen interessant, der Ansatz der Nordstraße solle weiterverfolgt werden. Allerdings stelle sich ihm die Frage, wie man die Erreichbarkeit des Klinikums, für den Individualverkehr des Campus sicherstelle. Kritisch sehe er außerdem den Umgang mit der Bausubstanz, er wisse nicht, wie alle Ansätze der Entwürfe bis 2050 umsetzbar seien. Er erwähnt den Hühnerstein, für den das Land die Option einer Bebauung nach 2050 nicht aufgeben kann, und betont die Freiheit der Wissenschaft, die das Recht auf einen für die Notwendigkeiten der Wissenschaft funktional ausgerichteten Campus absichert. Fazit: Es seien noch viele offene Fragen zu klären, die bisherigen Entwicklungsentwürfe aber sehr interessant.

Der Erste Bürgermeister Herr Odszuck dankt beiden Teams für die Präsentation der Entwicklungsentwürfe. Die Annäherung der Entwürfe in wesentlichen Punkten hätten seine

Erwartungen von zwei komplett verschiedenen Ansätzen nicht erfüllt, seien aber gleichzeitig ein klares Zeichen dafür, wie weit das Verfahren fortgeschritten sei, da die übereinstimmenden Punkte eine hohe Berechtigung hätten. Verkehrliche Fragen seien fachlich nochmal zu diskutieren, die Norderschließung finde er jedoch überzeugend. Er betont, dass Begegnung und Austausch auf dem Campus auch auf Freiflächen abseits der Verkehrsachsen möglich sein sollten. Dass beide Teams von einer Bebauung des Hühnersteins absehen sei positiv, man müsse aber bedenken, dass daraus eine sehr hohe städtebauliche Dichte des Campus resultiert, die die Effizienz der Bauflächen beeinträchtigen könnten. Zusammenfassend seien beide Entwürfe noch auf die Umsetzbarkeit zu prüfen, die vielen Gemeinsamkeiten seien aber eine gute Grundlage für den weiteren Planungsprozess.

Herr Professor Scheuven, Sprecher des Expertengremiums, betont in einer Videobotschaft zunächst die internationale Bedeutung der Weiterentwicklung des Campus, nicht nur wissenschaftlich, sondern auch räumlich und städtebaulich, wobei sich der Leuchtturmcharakter beider Entwürfe durch die klare Orientierung auf den Bestand auszeichne. Er benennt den öffentlichen Raum als zentral für die Weiterentwicklung des Campus, wobei er den Ausbau des Campusrings beider Teams als wichtiges verbindendes Element hervorhebt. Ebenso hätten die Quartiere viel Potenzial für Weiterentwicklung, mit der Anforderung, sich auf die öffentlichen Räume zu beziehen und eine Adresse auszubilden.

Die Aspekte seien im Gremium teilweise kontrovers diskutiert worden, die gemeinsame Linie sei jedoch der Fokus auf den Bestand.

## 6. Fragen aus dem Plenum

Die folgenden Fragen stammen sowohl aus dem Plenum vor Ort als auch von den online Teilnehmenden bei Zoom:

### Themenbereich Versorgung/Energie:

*Wie wird mit erneuerbaren Energieanlagen wie Photovoltaikanlagen umgegangen und weshalb ist eine Einspeisung aus dem lokalen Energienetz notwendig?*

**Team Höger:** Elektrische Energie müsse dazu geholt werden, es könne aber auf thermische Energie verzichtet werden.

**Team ASTOC:** Es sei nicht möglich, den Strom ausschließlich vor Ort zu generieren. Auf 50% der Dachflächen seien PV-Anlagen möglich, auf den anderen Dächern sei eine intensive Dachbegrünung vorgesehen.

*Auf welche Weise könnte es noch gelingen, die Pläne zu 100% Klimaneutralität zu führen?*

**Team ASTOC:** Team Astoc habe ein detailliertes Konzept mit nachweisbaren Ergebnissen sei vorhabenden. Im nächsten Schritt müsse dieses noch detaillierter werden, dann können auch konkrete Zahlen genannt werden. Zu berücksichtigen

sei aber, dass in dieses Konzept mit bestehenden Flächen und Gebäuden und nicht mit komplettem Neubau arbeite.

**Team Höger:** In den nächsten Jahren werden noch Innovationen kommen, es fehle nur an Strom. Bei den Baumaterialien der Gebäude sei das Team bisher noch nicht sehr ins Detail gegangen.

#### Themenbereich Mobilität:

*Gibt es Parklösungen für große Besucherzahlen am Wochenende an Einrichtungen wie dem Zoologischen Garten mit einem großen Einzugsgebiet? Werden die P+R-Plätze außerhalb des Planungsgebietes auch mitberücksichtigt?*

**Team Höger:** Die ÖPNV-Angebote sollen ausgebaut und die Parkplätze reduziert werden. Parkraummanagement soll die passende Nutzung der Parkplätze für diejenigen Zielgruppen ermöglichen, die darauf angewiesen sind.

**Team ASTOC:** Die Außenstandorte seien Teil des Verkehrskonzeptes, am Zoo sollen die Parkplätze in einem Parkhaus erhalten bleiben.

*Um welche Straße handelt es sich, bei der ein Fahrradweg nicht möglich ist. War hier ursprünglich ein Fahrradweg vorgesehen?*

**Team Höger:** Es handle sich um die Norderschließungsstraße. Die Zeichnung habe noch nicht diesen Detaillierungsgrad, aber eine separate Fahrradinfrastruktur sei hier aufgrund des relativ geringen Kraftfahrzeug (KFZ) -Aufkommens ihrer Meinung nach nicht nötig. Sie seien aber offen für eine Verbreiterung des Querschnittes.

**Team ASTOC:** Auf den Verkehrsstraßen gebe es einen Mischverkehr zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern, nicht jedoch mit Lastkraftwagen.

**Herr EBM Odszuck:** Auf der zusätzlichen nördlichen Erschließung als Zufahrtsstraße könne mehr Verkehr erwartet werden. Die Erschließungsstraße an sich sei großartig, lediglich zu schmal.

*Inwieweit wird die Patientenperspektive einbezogen hinsichtlich der Erreichbarkeit der Klinik bei Schmerz- und Notfallpatienten?*

**Team ASTOC:** Die Anfahrt mit dem MIV sei im Mobilitätskonzept berücksichtigt, die Parkhäuser seien anfahrbar, ebenso werde die Klinik über den Campusing an den ÖPNV angebunden.

**Team Höger:** Für Notfall- und Schmerzpatienten seien reservierte Parkplätze vorgesehen. Im Notfall sei die Klinik auch vom Süden her anfahrbar, die „privaten“ Straßen dürfen in Notfällen befahren werden.

*Sind die Straßenquerschnitte belastbare Konzepte oder kann dort noch nachjustiert werden?*

**Team ASTOC:** In den Dokumenten seien Straßenquerschnitte eingezeichnet, im Entwurf seien jedoch noch nicht alle im Detail dargestellt.

**Team Höger:** Es sei weiter ein Abgleich mit Bedürfnissen nötig.

*Wird das Pendleraufkommen sowie die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten in den umliegenden Kommunen berücksichtigt?*

**Team Höger:** Nein, das sei nicht Bestandteil des Konzeptes, der Einbezug sei aber notwendig.

**Team ASTOC:** Das sei ein wichtiger Aspekt. Bisher wurde der Entwurf mit dem Netz Heidelberg abgeglichen, der Einbezug der umliegenden Gemeinden werde im weiteren Prozess verfolgt.

*Sehen die Entwürfe eine zusätzliche Neckarquerung vor? Wäre der Entwurf auch ohne Querung möglich?*

**Vorprüfung:** Der Entwurf des Teams Höger sehe eine Querung für Fußgänger und Radfahrer vor, das Team ASTOC sehe keine neue Neckarquerung vor. Ob ein Verzicht auf die Brücke möglich wäre, könne im Moment nicht beurteilt werden.

*Wie ist die geforderte Zahl an Parkplätzen entstanden und zu rechtfertigen?*

**Herr Koller** (Amt für Verkehrsmanagement): Die Vorgabe sei im Dialog mit den Nutzern und aus Einschätzungen der Gutachter entstanden.

Themenbereich Flächennutzung:

*Wo werden im Norden Entwicklungsflächen für den Sport gesehen?*

**Team ASTOC:** Im Rahmen der Nachverdichtung werden die Nutzungen konzentriert, Flächen sollen möglichst mit mehreren Nutzungen belegt werden. Keine der derzeitigen Sportflächen werde aufgegeben.

**Team Höger:** Die Fläche des Stadions werde aufgrund der wichtigen Funktion als Kaltluftschneise nicht bebaut. Mit wachsendem Campus bestehe aber die Notwendigkeit weiterer Sportflächen.

**Frau Professorin Doktor Stein:** Die Dokumente und Pläne hierzu können online eingesehen werden.

*Könnte man das Biodiversitätszentrum weiter nach Osten schieben, sodass die Fläche des Zoos nicht verkleinert werden muss?*

**Team ASTOC:** Die Fläche des Zoos sei nicht verkleinert worden.

**Team Höger:** Dies sei auf der Plangrundlage zu prüfen.

## **7. Schlusswort, Ausblick**

Herr Erster Bürgermeister Odszuck betont, die Fragen seien wichtig und es sei gut, dass auch die Perspektiven der Bürgerinnen und Bürger formuliert würden, die nicht primär Nutzerinnen und Nutzer des Campus seien. Die meisten Fragen bezögen sich auf die Themenschwerpunkte Energie und Verkehr, ebenso seien die Sportflächen und der Zoo noch zu diskutieren. Dass auch Fragen zum Klinikum gestellt wurden, sei durchaus produktiv, da sich in diesem Aspekt die beiden Entwürfe unterschieden.

Er bedankt sich bei allen Teilnehmenden und weist auf die laufende Onlinebeteiligung bis zum 07.10., die Ausstellung der Entwürfe bis zum 24.09. im Hörsaalgebäude sowie vom 04. bis 07.10. im Dezernat 16, das Stadtteilgespräch am 05.10. sowie die zweiteilige Forumssitzung am 12. und 13.10. hin.

Frau Professorin Doktor Stein und Herr Fahrwald bedanken sich bei allen Anwesenden, laden die Forumsmitglieder zum internen Austausch im Anschluss ein, bitten um Beiträge zur Evaluation der Veranstaltung und beenden diese.

## **PROTOKOLL**

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr

Veranstaltungsende: 21:00 Uhr

Ort: Alte Feuerwache / Dezernat 16

Protokoll:     Stein Stadt- und Regionalplanung, memo-consulting...,  
                  Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung

## **Ablauf**

8. Begrüßung, Einführung, Arbeitsweise
9. Kurzvorstellung der Mobilitätsvarianten
10. Vor- und Nachteile für Bergheim
11. Vor- und Nachteile für Handschuhsheim
12. Vor- und Nachteile für Neuenheim
13. Vor- und Nachteile für Wieblingen
14. Plenumsdiskussion
15. Schlusswort

### **1. Begrüßung, Einführung, Arbeitsweise**

Herr Fahrwald begrüßt alle Anwesenden, ordnet die Veranstaltung in den Verfahrensstand ein und erläutert den Diskussionsgegenstand. Das Stadtteilgespräch habe einen fokussierten Arbeitsauftrag, abgeleitet aus dem Gemeinderatsbeschluss (Drucksache DS 0057/2020/BV, Seite 2.79: „d. Die Mobilitätsvarianten, sofern sie über die Blaue Linie hinausreichen, müssen innerhalb der Bürgerbeteiligung mit den betroffenen Stadtteilen geprüft und diskutiert werden.“)

Ferner beschreibt er den Ablauf der Veranstaltung. Es gibt eine Kurzvorstellung der Mobilitätsvarianten durch Herrn Zimmermann (Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, IVAS) und Herrn Richter (VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH, VCDB). Danach werden die Kommentare der betroffenen Stadtteilvereine (Bergheim, Handschuhsheim, Neuenheim und Wieblingen) zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten durch die Stadtteilvereinsvorsitzenden vorgestellt und im Plenum aus der Perspektive des jeweiligen Stadtteils diskutiert. Abschließend wird mit dem Fokus auf die gesamtstädtische Perspektive diskutiert.

Alle Kommentare der Tagesordnungspunkte 3 bis 7 beziehen sich auf die Arbeitsfrage: *Welche Entwurfsbausteine der beiden Mobilitätsvarianten bedeuten für Ihren Stadtteil besondere Vorteile oder Nachteile?* Die Kommentare der Stadtteilvereine sowie die Diskussionspunkte der Bürgerinnen und Bürger aus dem Plenum (ohne die Anmerkungen der Fachvertreterinnen und Fachvertreter) werden in die Online-Beteiligung unter dem Reiter Mitmachen im Bereich „[Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten](#)“ übertragen. Sie werden gemeinsam mit den [Beiträgen zu den Entwürfen](#) aus der Online-Beteiligung ausgewertet. Insofern entfällt eine Zusammenfassung der Beiträge im vorliegenden Protokoll.

## **2. Kurzvorstellung der Mobilitätsvarianten**

Frank Zimmermann (IVAS) fasst die Entwicklung der zehn Mobilitätsvarianten zusammen und erläutert, dass die gewählten Mobilitätsvarianten beider Teams in den Modellraum eingepflegt und bewertet worden seien. Er betont, dass die Auswirkungen auf das Umland berücksichtigt worden seien, ebenso wie zukünftige Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklungen in Heidelberg und Umgebung, woraus eine Zunahme der Fahrten zum Neuenheimer Feld um 35 Prozent resultiere. Es seien sowohl quernahe Park & Ride (P+R) Anlagen als auch zielnahe Anlagen in Heidelberg berücksichtigt.

Lutz Richter (VCDB) merkt an, dass beide Teams zur inneren Erschließung einen Campusring mit Straßenbahntrasse mit einer Straßenbahnlinie zwischen Weinheim und Patrick-Henry-Village (PHV) vorsehen, wobei Team ASTOC zusätzlich die Linie 21 mit ausgeteilterm Takt über den Campusring führe, und Team Höger jede zweite Fahrt der Linien 22 und 26 durch das Neuenheimer Feld führe. Team Höger sehe zusätzlich eine Schnellbuslinie vor, die den P+R Platz Pfaffengrund in Wieblingen bediene.

Hinsichtlich der KFZ-Erschließung sehe der Entwurf beider Teams maximal Tempo 30 und keinen Durchgangsverkehr durch den Campus vor. Bei beiden Entwürfen gebe es allerdings kritische Knotenpunkte, an denen KFZ und Straßenbahn sich kreuzen würden. Die Leistungsfähigkeit dieser Knotenpunkte ist mit der Qualitätsstufe C dennoch gegeben. Die Stellplätze seien am Rand des Gebietes verortet. Die innere Erschließung zu Fuß und mit dem Fahrrad sei bei beiden Teams sehr gut.

Die Rad- und Fußverbindungen sowie der öffentliche Verkehr würden generell ausgebaut und verbessert, während der KFZ-Verkehr abnehme, wobei Herr Zimmermann hier auf unterschiedlich starke Veränderungen in den einzelnen Stadtteilen hinweist.

Hinsichtlich der Verkehrsstärken des öffentlichen Verkehrs betont Herr Richter, dass die Fahrgastzahlen und damit auch die Fahrten in Nord-Süd-Richtung deutlich steigen würden. Zu prüfen sei in diesem Zusammenhang die Auswirkung der Verkehrszunahme auf

den eingleisigen Strecken in Richtung Weinheim sowie in Richtung des Betriebshofes Bergheim.

Bei beiden Entwürfen werde der Zufahrtsverkehr mit Ausnahme des Verkehrs aus Richtung Osten (+ 600 KFZ) abnehmen, während eine Verkehrszunahme im Umkreis des Campus und in der Region auf die allgemeine Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung zurückzuführen sei.

### **3. Vor- und Nachteile für Bergheim**

#### **3.1 Kommentar des Stadtteilvereins Bergheim aus dem Stadtteilgespräch am 5. Oktober 2021 von Jo-Hannes Bauer:**

##### *Eine verpasste Chance - für Bergheim*

*Beide vorgelegten Entwürfe enthalten keine Vorschläge, die in irgendeiner Weise die Verkehrssituation in Bergheim verbessern könnten. Eine spürbare Entlastung könnte allein eine fünfte Neckarquerung, etwa auf der Höhe der Grenze der beiden Stadtteile Bergheim und Wieblingen, bringen.*

*Der (motorisierte) Individualverkehr soll weiterhin von Osten, Westen und Süden kommend allein über die Ernst-Walz-Brücke geführt werden, mit steigender Tendenz. Für eine Verringerung des Verkehrsaufkommens auf dieser Trasse stehen keine alternativen Routen zur Verfügung. Noch ist eine abschreckende Wirkung durch restriktive Parkbewirtschaftung im Neuenheimer Feld (weniger Parkplätze, höhere Preise) zu erwarten, dies dürfte sich als Wunschdenken erweisen. Die Bus- und Bahnverkehre sind ebenfalls auf die Ernst-Walz-Brücke angewiesen. Hier kommt noch hinzu, dass, zum Beispiel bei der beabsichtigten Schaffung einer weiteren Stra-Ba Linie vom PHV zum Neuenheimer Feld, was ja sinnvoll wäre, die jetzt schon problematische Kreuzung Mittermaierstraße und Bergheimer Straße mit dem zentralen Stra-Ba-Knoten Betriebshof noch stärker belastet wäre. Da hilft auch die (Teil-)Entnahme der Linie 21 und die Reduzierung der Taktzahl auf der Linie 26 nur wenig; im Gegenteil, für Bergheim sind das schlechte Nachrichten.*

*Wie bereits IVAS/VCB in der Untersuchung „Masterplan Im Neuenheimer Feld -Verkehrsmo-  
delle auf dem Prüfstand“ vom 28 November 2019 festgestellt haben, führen die im ÖPNV vorgesehenen Maßnahmen zu teilweise deutlichen Verkehrszunahmen. Zum damaligen Zeitpunkt war in die Berechnungen noch eine neue Neckarbrücke für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV (Busse) sowie Rettungsdienste einbezogen gewesen. Eine solche Brücke ist in den Plänen von ASTOC und Höger nicht mehr vorgesehen. Lediglich*

*in den Plänen von Höger ist noch eine Fuß- und Radwegebrücke von Wieblingen ins Neuenheimer Feld auf der Höhe des Tiergarten-Schwimmbads vorgesehen. Dieser Vorschlag erscheint absolut unrealistisch angesichts der bereits in Planung befindlichen „Rad- und Fußverbindung über den Neckar“ östlich des Wieblinger Stauwehrs. Die Stadt wird es sich nicht leisten können, einen weiteren Millionenbetrag für eine zweite Fuß- und Radwegebrücke westlich des Stauwehrs aufzuwenden. Die von ASTOC und Höger vorgesehenen Maßnahmen zur Verringerung der Attraktivität des MIV-Verkehrs – bei ASTOC eine Verringerung des MIV-Anteils auf 19 Prozent, bei Höger auf 17 Prozent des MIV-Anteils im Vergleich zu heute 37 Prozent MIV-Anteil – werden im Gegenteil durch ein „verbessertes“ ÖPNV-Angebot mit weiteren Stra-Ba-Linien für Bergheim eine verkehrliche Verschlechterung bedeuten.*

*Schon jetzt kommt es auf der Bergheimer Straße fast täglich zu beinahe- und tatsächlichen Unfällen mit Bahnen und Bussen, meist zu Lasten von unaufmerksamen und ortsfremden Autofahrer und Autofahrerinnen (Linksabbieger beim Queren der Stra-Ba-Trasse, blockierte Kreuzung Bergheimer/Mittermaierstraße); die zu erwartende höhere Frequenz wird auch hier wohl kaum durch "verkehrsberuhigende" Maßnahmen aufzufangen sein.*

*Eine kleine Verbesserung scheint es allein im Bereich der Fußgänger- und Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen zu geben. Mit der bereits beschlossenen und geplanten Fahrradbrücke östlich des jetzigen Stauwehrs wird tatsächlich der Weg ins Neuenheimer Feld wohl um einige wenige Minuten verkürzt. Bemerkbar machen wird sich dies allerdings nur dann, wenn die Fahrrad-Trasse vom Hauptbahnhof ausgehend konsequent aus der Mittermaierstraße herausverlagert wird.*

### **3.2 Dokumentation der Kommentare der Bürgerinnen und Bürger (siehe Abbildung 1 im Anhang auf Seite 33):**

Vorteile:

- Die Fuß- und Radwegbrücke verkürzt den Fahrweg.

Nachteile:

- Es gibt keine Alternative für die Ernst-Walz-Brücke.
- Es gibt teilweise eine deutliche Verkehrszunahme.
- Die Kreuzung Mittermeier und Bergheimer Straße werden stärker belastet.
- Eine erhöhte Unfallgefahr ist möglich.
- Der Verkehr ist das zentrale Problem.
- Die Fuß- und Radwegbrücke sind nicht leistbar.
- Für gewisse Personengruppen ist der ÖPNV nicht möglich.
- Es ist gefährlich Vorgaben bezüglich der Parksituation zu geben.

- Die Mittermeier Straße ist städtebaulich nicht geplant.
- Ein Fahrradweg sollte für Winter und Sommer geplant werden.

Anmerkungen und Anregungen:

- In den weiteren Planungen muss die Belastung der Kreuzung Mittermeier und Bergheimer Straße deutlicher berücksichtigt werden.
- Die Reduzierung des Verkehrs ist euphemistisch.
- Neue Lösungen für den Verkehr sind von Nöten.
- Eine Differenzierung zwischen dem saisonalen Fahrradverkehr ist nötig.

#### 4. Vor- und Nachteile für Handschuhsheim

##### 4.1 Kommentar des Stadtteilvereins Handschuhsheim aus dem Stadtteilgespräch am 5. Oktober 2021 von Jürgen Grieser:

*Die Ergebnisse der Konsolidierungsphase sind bemerkenswert. Sie zeigen, dass sich der Masterplanprozess gelohnt hat. Das Team ASTOC hat sich in der Konsolidierungsphase den schon seit Beginn durch das Team Höger vertretenen stadt-, natur- und klimaverträglichen Lösungen angeschlossen.*

###### *1 Erschließung mit einem inneren Straßenbahnring*

*Beide Teams haben aus den von IVAS/VCDB berechneten zehn Mobilitätsvarianten die zur Erschließung des Campus optimale Variante einer modernen Straßenbahnanbindung auf dem inneren Straßenbahnring gewählt. Damit können Beschäftigte und Studierende aus der Stadt und der Region (Weinheim, Bergstraße, PHV und von den S-Bahnen, im Konzept Höger auch aus Eppelheim und Kirchheim) und Bewohner Handschuhsheims den Campus und die Kliniken umsteigefrei, mit kurzen Fußwegen und viel besser als heute erreichen.*

*Für Handschuhsheim ist zusätzlich wichtig, dass mit diesen Straßenbahnlinien auch das Einkaufszentrum im Mathematikon (Aldi, Rewe; Rossmann etc.) erreicht werden kann. Dazu fehlt in den Konzepten eine Haltestelle am Mathematikon, die in der planfestgestellten Trasse noch enthalten war. Eine solche Haltestelle ist auch für eine umsteigefreie Verbindung von allen Haltestellen im Campus zu dem einzigen Einkaufszentrum im Campus notwendig, damit die folgenden Wegeketten ermöglicht werden:*

- *Einkaufen von Beschäftigten und Studierenden bei der Heimfahrt beim Umstieg an der Haltestelle Technologiepark*
- *Einkaufen von Bewohnerinnen und Bewohner des Campus*
- *Einkaufen von Besucherinnen und Besucher stationärer Patienten in den Kliniken*
- *Einkaufen von Besucherinnen und Besucher der Jugendherberge*

###### *2 Kein Nordzubringer oder Busverkehr durch das Handschuhsheimer Feld notwendig*

*Beide Konzepte kommen ohne einen Nordzubringer und ohne Busverkehr durch das Handschuhsheimer Feld aus. Dies hält störenden Kraftfahrzeugverkehr aus dem für die*

*Nahrungsmittelerzeugung, den Naturschutz und die Naherholung wertvollen Gebiet fern.*

### *3 Wirksamkeit eines zielnahen P+R-Platzes in Handschuhsheim nicht gegeben*

*Der im Nordosten des Handschuhsheimer Feldes angedachte zielnahe P+R-Platz hätte deutlich mehr Nach- als Vorteile. Nach den Plänen soll er mit einer neuen Straßenbahnhaltestelle östlich der B3 angebunden werden.*

*Diese angedachte neue Straßenbahnhaltestelle wird jedoch sehr wahrscheinlich nicht realisiert werden, da in ihrem Umkreis außer dem P+R-Platz keine weiteren Ziele oder Quellen vorhanden sind. Die Wohngebiete in Dossenheim sind durch die bestehende Haltestelle Dossenheim Süd gut und ausreichend angebunden. Eine Straßenbahnhaltestelle allein für Nutzer des P+R-Platzes morgens stadtein- und nachmittags stadtauswärts rechnet sich nicht. In diesem Falle wäre der P+R-Platz der Türöffner für einen Ausbau der Feldwege im Handschuhsheimer Feld für einen Busshuttle und damit für den KFZ-Verkehr und für einen Nordzubringer.*

*Der Einfluss auf die KFZ-Verkehrsmenge auf der Dossenheimer Landstraße in Handschuhsheim wäre überdies mit circa 0,5 Prozent äußerst gering und nicht spürbar. Bei dieser Berechnung wurde angenommen, dass die Parkplätze auf dem P+R-Platz beziehungsweise dem P+R-Parkhaus kostenlos angeboten werden. Dies erscheint für die Zukunft nicht machbar. Werden Parkgebühren unterstellt, läge der Einfluss auf die Verkehrsmenge auf der Dossenheimer Landstraße im Bereich von nur 0,2 Prozent.*

*Bei zielnahe P+R besteht grundsätzlich das Problem, dass Einpendler den überwiegenden Teil ihrer Fahrtstrecke mit dem (Personenkraftwagen (PKW) und nur die „letzte Meile“ mit dem Umweltverbund zurücklegen. Dies steht einer Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen entgegen. In dem Masterplankonzept sollte deshalb der zielnahe P+R-Platz Handschuhsheim Nord nicht übernommen werden und stattdessen, wie in beiden Konzepten enthalten, der quellnahe P+R und B+R an Haltestellen der S-Bahnen und der Überlandstraßenbahn 5 entsprechend dem Konzept des VRN ausgebaut werden.*

### *4 Zusätzliche Fuß- und Fahrradbrücke*

*Die Fuß- und Fahrradbrücke nach dem Konzept Höger erscheint als guter Kompromiss, der den Unicampus nach Westen hin öffnet und eine direkte, umweltfreundliche Verbindung*

- zu dem geplanten Radschnellweg von Mannheim-Edingen,*
- zur Haltestelle SRH-Campus der OEG*
- zum Campus der SRH-Hochschule und*
- zwischen Handschuhsheim und Wieblingen*

*schaft.*

*Die reine Fuß- und Fahrradbrücke belastet im Gegensatz zu einer KFZ-Brücke nicht die Wieblingen Wohnbevölkerung. Sie führt zu einem neuen umweltfreundlichen Alternativangebot zum Autoverkehr und entlastet dadurch die Stadtteile Bergheim, Neuenheim,*

*Handschuhsheim, Wieblingen und den Unicampus. Sie sollte, wie von Höger vorgeschlagen, in einer möglichst naturverträglichen, schlanken Holzbauform geprüft werden.*

#### *5 Weitere Maßnahmen notwendig*

*Die bisherigen Mobilitätsmaßnahmen der Konzepte reduzieren die mit dem Auto zurückgelegten Fahrten im Vergleich zu 2015, bei Team Höger stärker als bei Team ASTOC.*

*Bei der Erarbeitung des endgültigen Masterplans ist aber ein besonderes Augenmerk auf eine weitere Reduzierung des Autoverkehrs in Handschuhsheim, Neuenheim, Bergheim und Wieblingen und auf eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechend der Klimaschutzziele Heidelbergs zu legen. Dazu sollten u.a.*

- die in der Leistungsbeschreibung vorläufig festgelegte Zahl der PKW-Stellplätze verringert werden, zum Beispielnach der Berechnung des Teams Höger auf maximal 5.300 mit dem heute schon möglichen ÖPNV Minderungsfaktor von 30 Prozent beziehungsweise auf 3.500 mit einem ÖPNV Minderungsfaktor von 20 Prozent durch eine absehbare Änderung der Gesetzeslage.*
- die Parkgebühren nach der Festlegung im Koalitionsvertrag 2021 bis 2026 von GRÜNEN und CDU Baden-Württemberg und den Vorschlägen des Teams Höger auf ein kostendeckendes Niveau angehoben werden. Die bisher für die Verkehrsberechnungen angenommenen Parkgebühren von 35 Euro pro Monat im Jahr 2035 (heute 26 Euro pro Monat) und 47 Euro pro Monat im Jahr 2050 sind viel zu niedrig und nicht kostendeckend.*
- die PKW-Stellplätze in zu erstellende Tiefgaragen verlegt werden. Diese sparen Fläche und können durch Parkgebühren finanziert werden.*
- die zahlreichen von ASTOC und Höger aufgeführten Maßnahmen zur Reduktion des MIV umgesetzt werden.*

#### **4.2 Dokumentation der Kommentare der Bürgerinnen und Bürger (siehe Abbildung 2 im Anhang auf Seite 34):**

##### Vorteile

- Der Innere Straßenbahnring ist eine optimale Erschließung.
- Die Erreichbarkeit des Einkaufszentrums im Mathematikon durch den Straßenbahnring ist wichtig.
- Es ist positiv, dass kein Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld nötig ist.
- Es ist positiv, dass kein Busverkehr durch das Handschuhsheimer Feld vorgesehen ist.
- Die Fuß- und Radwegbrücke ist eine umweltfreundliche Entlastung für die Stadtteile und den Campus.

##### Nachteile:

- Die Wirksamkeit der P+R Anlage Handschuhsheim Nord ist nicht gegeben.
- Die Parkgebühren sind nicht kostendeckend.
- Nur mit Umsteigen und geringer Taktung möglich.

Anmerkungen und Anregungen:

- Es ist eine Haltestelle am Mathematikon nötig.
- Die Referenzdaten für die Verkehrsberechnungen sollten überprüft werden.
- P+R und B+R Anlagen sollten entsprechend des Konzeptes des VRN quellnah errichtet werden.
- Es sollten mehr Maßnahmen bezüglich einer Verringerung des Verkehrs ergriffen werden, als von den Verkehrsplanern errechnet wurde.
- Verringerung PKW Stellplätze

## 5. Vor- und Nachteile für Neuenheim

### 5.1 Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 5. Oktober 2021 für Neuenheim von Andreas Knorn:

*Grundlage des Kommentars ist die Vorstellung der Entwicklungsentwürfe der konkurrierenden Planungsbüros ASTOC und Höger in der öffentlichen Veranstaltung am 23. September 2021 im Neuenheimer Feld 252. Von grundsätzlicher Bedeutung ist für den STVN die Unterscheidung der generellen Erreichbarkeit des Planungsgebietes und der inneren verkehrstechnischen Erschließung. Als unmittelbar angrenzender Stadtteil haben hier zwar beide Themen einen unmittelbaren verkehrstechnischen Einfluss auf den Stadtteil Neuenheim, jedoch sind gerade die Stadtteile Handschuhsheim im Norden und Bergheim im Süden bezüglich der aktuellen verkehrstechnischen Grundanbindung gleichermaßen betroffen.*

*Verkehrstechnische Anbindung Planungsgebiet:*

*Im Stadtteilverein gibt es viele Stimmen, die dem Planungsprozess hinsichtlich der Grundanbindung kritisch entgegenstehen. Unzählige Vorgaben der unterschiedlichen Interessenvertreter im Verlauf der bisherigen Wettbewerbsphase haben nicht sehr überraschend zu einem gewissen Rückzugsszenario der Planungsbüros hinsichtlich den Erreichbarkeitsvarianten Neckarquerung in unterschiedlichen Varianten oder Nordzubringer geführt. Dieses die Heidelberger Bürgerschaft über Jahrzehnte beschäftigte ungelöste Thema, eigentlich nicht zuletzt Mitauslöser dieses Masterplanprozesses, wird im aktuellen Planungsstadium gefühlt nicht mehr bearbeitet. Jedoch sind gerade hier enorme Auswirkungen auf die angrenzenden Stadtteile zu verzeichnen, so dass die Priorität der Bearbeitung dieses Thema weit vor der inneren Erschließung zu sehen ist. Folglich fällt es schwer, sich bei der angestrebten Nachverdichtung mit einer inneren Erschließung zu beschäftigen, wenn in letzter Konsequenz die zur Zeit bemühten Zuwegungen Ernst Walz Brücke über den Stadtteil Bergheim und Dossenheimer Landstraße über den Stadtteil Handschuhsheim als unverändert gesetzt fungieren sollen.*

*Innere verkehrstechnische Organisation:*

*Beide Teams setzen zum großen Teil auf die bereits vorhandene Erschließung der inneren Ringstraße. Der Erfolg des Konzepts mit geplanten Mobilitäts-Hubs (in leicht unterschiedlicher Anbindung bei den beiden Büros ASTOC und Höger) steht und fällt mit der*

*generellen Erreichbarkeit. Hier sind unmittelbar negative Auswirkungen auf unseren unmittelbar angrenzenden Stadtteil zu befürchten. Wenn auch dem unberechtigten Parken mit einer intensiven Überwachung des ruhenden Verkehrs eventuell entgegengewirkt werden kann, so wird der Zuwegungsverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen in nicht hinnehmbaren Maßen die Gesamtsituation im Stadtteil zukünftig verschärfen. Hieran wird auch die Transformation hin zur Elektromobilität in den nächsten Jahren nichts ändern.*

*Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass im Neuenheimer Feld, wenn auch teilweise außerhalb der ´blauen Linie´, intensive Sportnutzungen für unterschiedliche Nutzergruppen neben dem Universitätsbereich aus dem Vereinsbereich stattfinden, für die Konzepte basierend auf Mobilitäts-Hubs im Planungsgebiet teilweise nicht anwendbar sind. Die derzeitige Anbindung dieser Bereiche bei Standardnutzungen wird schon heute zu einem Großteil über Fahrradwegverbindungen geleistet, jedoch sind für eine Vielzahl von Wettkampfveranstaltungen gerade im Kinder- und Jugendbereich geschuldet durch den Einzugsbereich Rhein-Neckar-Raum Erreichbarkeiten über MIV unabdingbar.*

*Fazit:*

*Die beiden Entwurfsansätze haben sich in den Kernfragen nahezu angeglichen, eine zukunftssträchtige Lösung zur Erreichbarkeit des Planungsgebietes erscheint zum jetzigen Zeitpunkt zumindest für den Zeitraum bis 2035 nicht angeboten.*

## **5.2 Dokumentation der Kommentare der Bürgerinnen und Bürger (siehe Abbildung 3 im Anhang auf Seite 35):**

Nachteile:

- Der Verkehr ist eine gesamtstädtische Problematik.
- Die verkehrstechnische Anbindung des Campus ist kritisch zu sehen.
- Es gibt ein hohes Verkehrsaufkommen (Stau) in Neuenheim.
- Der Zuwegungsverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen nimmt zu.
- Das Konzept des Mobilität-Hubs ist zum Beispiel bei Sportveranstaltungen nicht anwendbar.

Anmerkungen und Anregungen:

- Der MIV muss reduziert werden.
- Die Parkgebühren müssen erhöht werden.
- Es braucht ein Konzept, das allen Ansprüchen gerecht wird.

## **6. Vor- und Nachteile für Wieblingen**

### **6.1 Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 5. Oktober 2021 für Wieblingen von Ingrid Herrwerth und Inge Winkler-Hansen:**

*Vorbemerkung*

*Insgesamt hat sich die Mobilitätsplanung aus Sicht von Wieblingen positiv entwickelt. Die Punkte, die sich auf Wieblingen besonders negativ ausgewirkt hätten, sind aus beiden*

Entwürfen fast komplett verschwunden. Interessant dabei ist, wie ähnlich die Mobilitätslösungen in beiden Entwürfen jetzt sind. Dass beide Büros nach so vielen Iterationen zu diesem Ergebnis kommen, lässt hoffen, dass effiziente Verkehrslösungen gefunden wurden, die zur Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr und CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen, nicht nur auf dem Campus, sondern in Heidelberg und der Region insgesamt. Einen Straßenbahnring, wie in beiden Entwürfen vorgesehen, sehen wir als wirkungsvolle Maßnahme zur Erschließung des Campus und Reduzierung des MIV an. Dabei glauben wir, dass eine Trennung von MIV und Straßenbahntrasse, wie bei Höger vorgesehen, effektiver ist als eine gemeinsame Nutzung beider Verkehrsmittel auf einer verbreiterten Straße, um der Straßenbahn freie Fahrt zu garantieren.

Doch nun zu den Vor- und Nachteilen für Wieblingen im Detail:

+ Wir begrüßen, dass beide Entwürfe keine Brücke für MIV/ÖPNV vorsehen. Dies wäre eine Bedrohung des Naturschutzgebietes am Altneckar gewesen und hätte massive Auswirkungen auf die Wohnqualität in Wieblingen Süd. Hier müssten Verbindungsstraßen vom S-Bahnhof zur Brücke mitten durch das Wohngebiet gebaut werden. Die Abgase von täglich tausenden von Fahrzeugen würden die Luftqualität stark beeinträchtigen. Die wenigen verbleibenden Grünflächen in diesem Bereich, die auch zur Abkühlung des Wohngebietes beitragen, würden weiter reduziert.

- Das Büro Höger sieht am Bahnhof Pfaffengrund-Wieblingen einen multimodalen Mobilitäts-Hub vor, der etwa 123.000 m<sup>2</sup> Platz braucht. Pendler sollen hier in die neuen Schnellbusse einsteigen, die von Eppelheim beziehungsweise von Walldorf kommen und dann über die Autobahn zum Campus fahren. Der Schnellbus von/nach Walldorf kann langfristig durch die Verlängerung der Straßenbahn ersetzt werden.

Von dieser Schnellbus-Trasse ab Pfaffengrund-Wieblingen versprechen wir uns keine große Effizienzsteigerung. Der Bus würde mit den Autos auf der Autobahn um den Platz konkurrieren. Ein optimierter Anschluss vom Heidelberger Bahnhof zu Bus/Bahn ins Neuenheimer Feld könnte hier besser helfen.

Die Öko-Bilanz dagegen wäre schlecht. Der Pendlerverkehr würde auf einen zielfernen Parkplatz gelockt, nur um die letzten 5 Kilometer mit dem Bus zurückzulegen. In Wieblingen würden Grünflächen versiegelt und wichtige Frischluftschneisen geschlossen. Das Stadtklimagutachten von 2015 empfiehlt ausdrücklich keine weitere Bebauung in diesem Gebiet.

- Auch eine schlanke Fahrrad-/Fußgängerbrücke durch das Naturschutzgebiet am Altneckar ist ein Verstoß gegen das Naturschutzgesetz und die europäische FFH-Verordnung. Nicht nur der Baukörper an sich und seine nächtliche Beleuchtung, sondern schon die Baumaßnahme sind nicht akzeptable Eingriffe in das schützenswerte Areal.

Die Auswirkungen auf den Verkehr sehen wir dagegen als gering an. Zitat aus der ASTOC-Broschüre: „Die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell ergeben folgende modale Ver-

*lagerungen im Neuenheimer Feld durch eine Fuß- und Rad-Brücke: +400 zu Fuß gehende, knapp +1.000 Radfahrende, während den öffentlichen Verkehr -600 Personen weniger benutzen und der Pkw-Verkehr um knapp -400 Fahrten zurückgeht. Es lässt sich zwar ein kleiner verkehrlicher Nutzen mit Verlagerungen von etwa 400 Fahrten weg vom Pkw feststellen, jedoch ist dieser Effekt bei täglich insgesamt über 120.000 zurückgelegten Wegen im Neuenheimer Feld als sehr gering einzuschätzen.“*

*Die Investitionskosten von über 6,5 Millionen stehen dazu nicht im Verhältnis.*

*Zudem wird derzeit eine weitere Radbrücke an oder neben der A5 nach Dossenheim geprüft, so dass eine 3. Fahrradbrücke zwischen Bergheim/Wieblingen und dem nördlichen Neckarufer (Neuenheim/ Dossenheim) nicht nötig und auch nicht sinnvoll erscheint.*

*Schlussbemerkung:*

*Aus dem Verkehrsgutachten von IVAS geht hervor, dass bei der Berechnung des Regionalverkehrs quell- und zielnahe P+R-Parkplätze vorgesehen sind. Es war für uns schwer nachvollziehbar, inwieweit sich diese Berechnungen auf die Verkehrsplanung auswirken. Wir finden bei den Büros ASTOC und Höger fast keine Maßnahmen außerhalb von Heidelberg. Irritierend ist ein Zitat aus der RNZ vom Büro Höger: „Obwohl viele Nutzer des Neuenheimer Feldes aus dem Umland kommen, steht diese Betrachtung noch aus. Wir waren im Campus gefangen. Eine erweiterte Verkehrsbetrachtung war in dieser Prozessphase nicht vorgesehen.“ Da viele Verkehrsprobleme durch Pendler verursacht werden, müssen dringend Maßnahmen in der Region ergriffen werden. Diese vermissen wir im Masterplan.*

*Falls im Zuge des Masterplanprozesses Verkehrsplanungen vorgesehen sind, die Auswirkungen auf Wieblingen haben, gehen wir davon aus, dass diese Pläne bei einer Öffentlichkeitsveranstaltung im Stadtteil vorgestellt werden (wie das 2020 im Bezirksbeirat beschlossen wurde.)*

## **6.2 Dokumentation der Kommentare der Bürgerinnen und Bürger (siehe Abbildung 4 im Anhang auf Seite 36):**

Vorteile:

- Der Straßenbahnring ist eine wirkungsvolle Erschließung.
- Keine Brücke für MIV / ÖPNV.
- Trennung von MIV und Straßenbahn ist positiv zu bewerten.

Nachteile:

- Schnellbustrasse ab Pfaffengrund – Wieblingen bietet keine Effizienzsteigerung.
- Öko-Bilanz wäre schlecht für den Stadtteil.
- Die Fuß- und Radwegbrücke verstößt gegen Naturschutzgesetz.
- Die Auswirkungen auf den Verkehr und die Investitionskosten sind bei Brückenbau unverhältnismäßig.
- Es gibt fast keine Maßnahmen außerhalb von Heidelberg.

- Mobilitäts-Hub Gefahr für Frischluftschneise.

Anmerkungen und Anregungen:

- Es muss Maßnahmen in der Region bezüglich der Pendler geben.
- Es muss nach anderen Wegen im Sinne des Naturschutzes gesucht werden.
- Es muss neue Methoden zur Verkehrsschließung geben.
- Optimierter Anschluss vom Heidelberger Hauptbahnhof zu Bus/Bahn

## **7. Dokumentation der Kommentare aus der Plenumsdiskussion (siehe Abbildung 5 im Anhang auf Seite 37):**

Nachteile:

- Der Individualverkehr soll reduziert werden.
- Zu viel Verkehr im Neuenheimer Feld aufgrund der Funktionsvielfalt.
- Es gibt den Eindruck, dass die Masterplanentwicklung ohne Verkehrskonzept entstanden ist.
- In Bergheim nimmt der Verkehr zu.
- Der Umstieg auf den ÖPNV hat Grenzen.
- Der Bahnhof und die Bergheimer Straße sind problematisch

Anmerkungen und Anregungen:

- Verkehr soll gleichbleiben oder stadtnahe P+R-Plätze geschaffen werden.
- P+R-Parkplätze sind in großer Zahl nötig.
- Möglichkeiten in die Höhe zu bauen schaffen.
- Überprüfung der Zielgruppen.
- Den Vorschlag der Seilbahn soll in Betracht gezogen werden.
- Verkehrsknotenpunkte sollen weiter vertieft werden.
- Parkgebühren und Stellplätze sollen neu berechnet werden.
- Die Umsetzung innovativer Verkehrsmittel soll betrachtet werden.
- Es soll sich auf Push-Maßnahmen bei der Reduzierung der Individualverkehr konzentriert und im VEP behandelt werden.
- Die Auslastung des ÖPNV soll berechnet werden.
- Eine Reservetrasse soll für einen 3. Ring versehen werden.

## **8. Schlusswort**

Herr Fahrwald dankt für die Beiträge, beendet die Sitzung, weist auf die Möglichkeit eines anschließenden Austausches im Rahmen der Ausstellung hin und bittet die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich an der Evaluation der Veranstaltung zu beteiligen.

Die Dokumentation der Veranstaltung werde dem Gemeinderat übergeben, zusammen mit den weiteren Dokumenten der Konsolidierungsphase.

## 9. Anhang

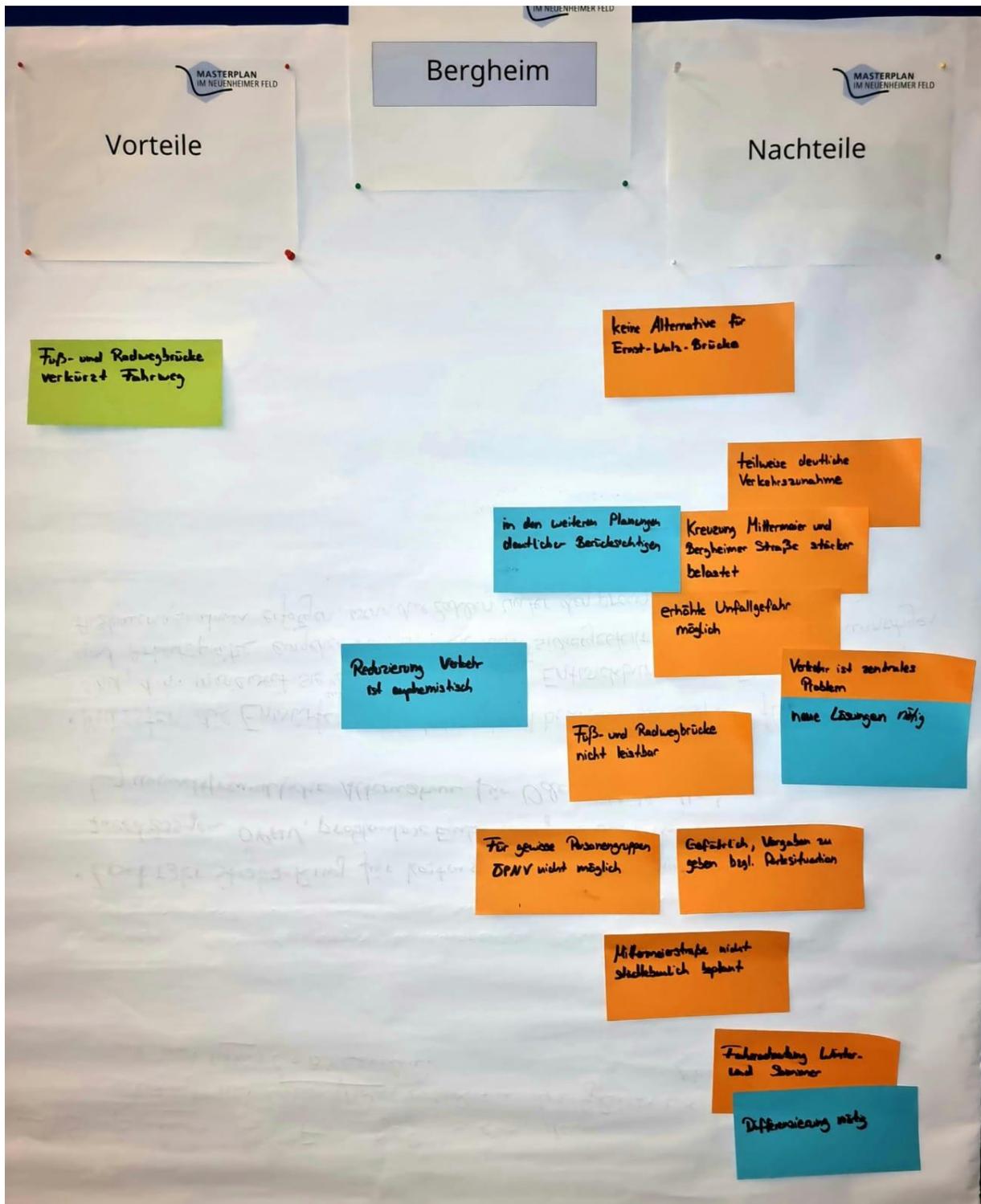


Abbildung 1: Kommentare aus Bergheim

Legende: grüne Karte: Vorteile; orangene Karte: Nachteile; blaue Karte: Hinweise und Vorschläge

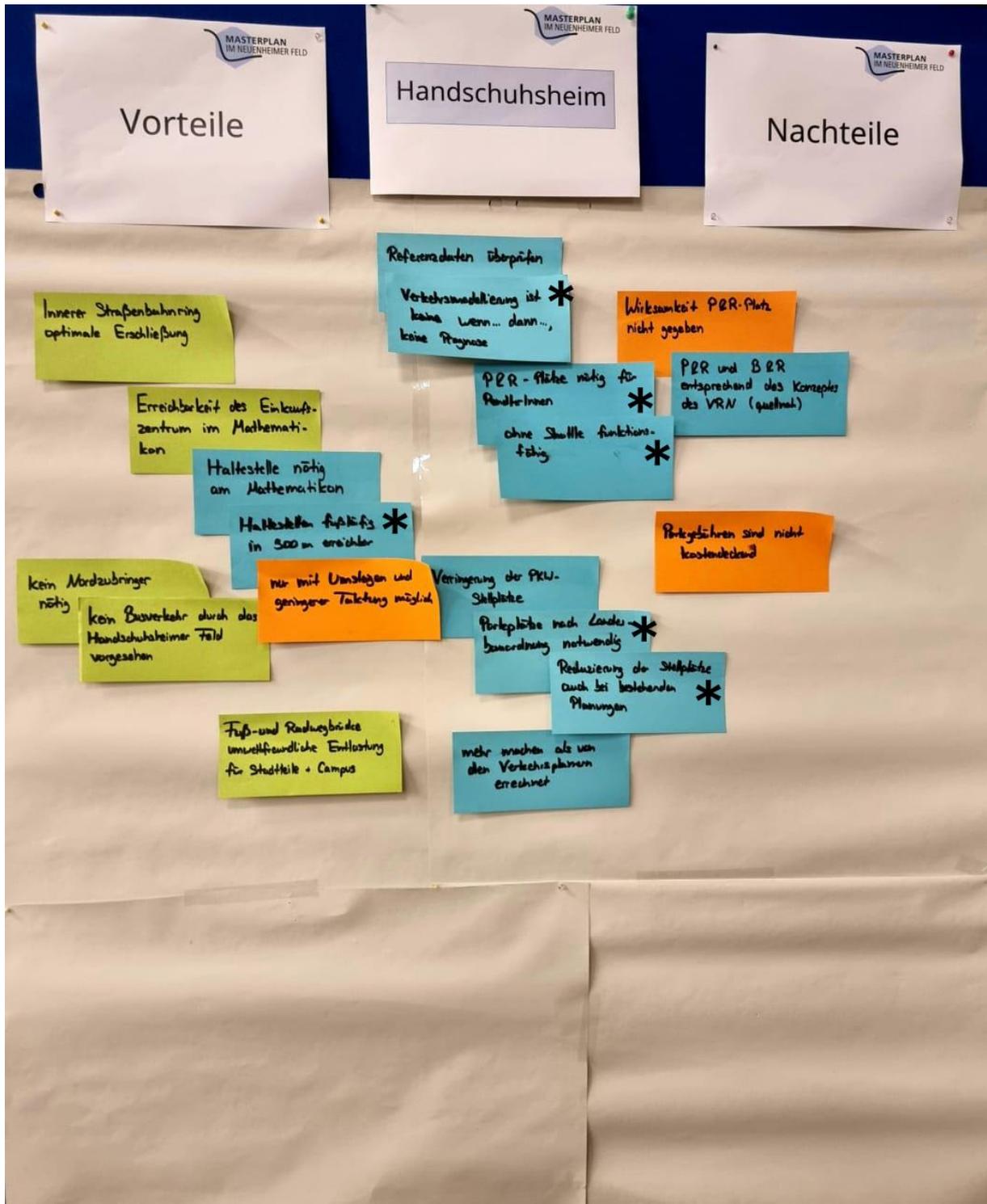


Abbildung 2: Kommentare aus Handschuhsheim

Legende: grüne Karte: Vorteile; orangene Karte: Nachteile; blaue Karte: Hinweise und Vorschläge \*von Seiten der Fachvertretung

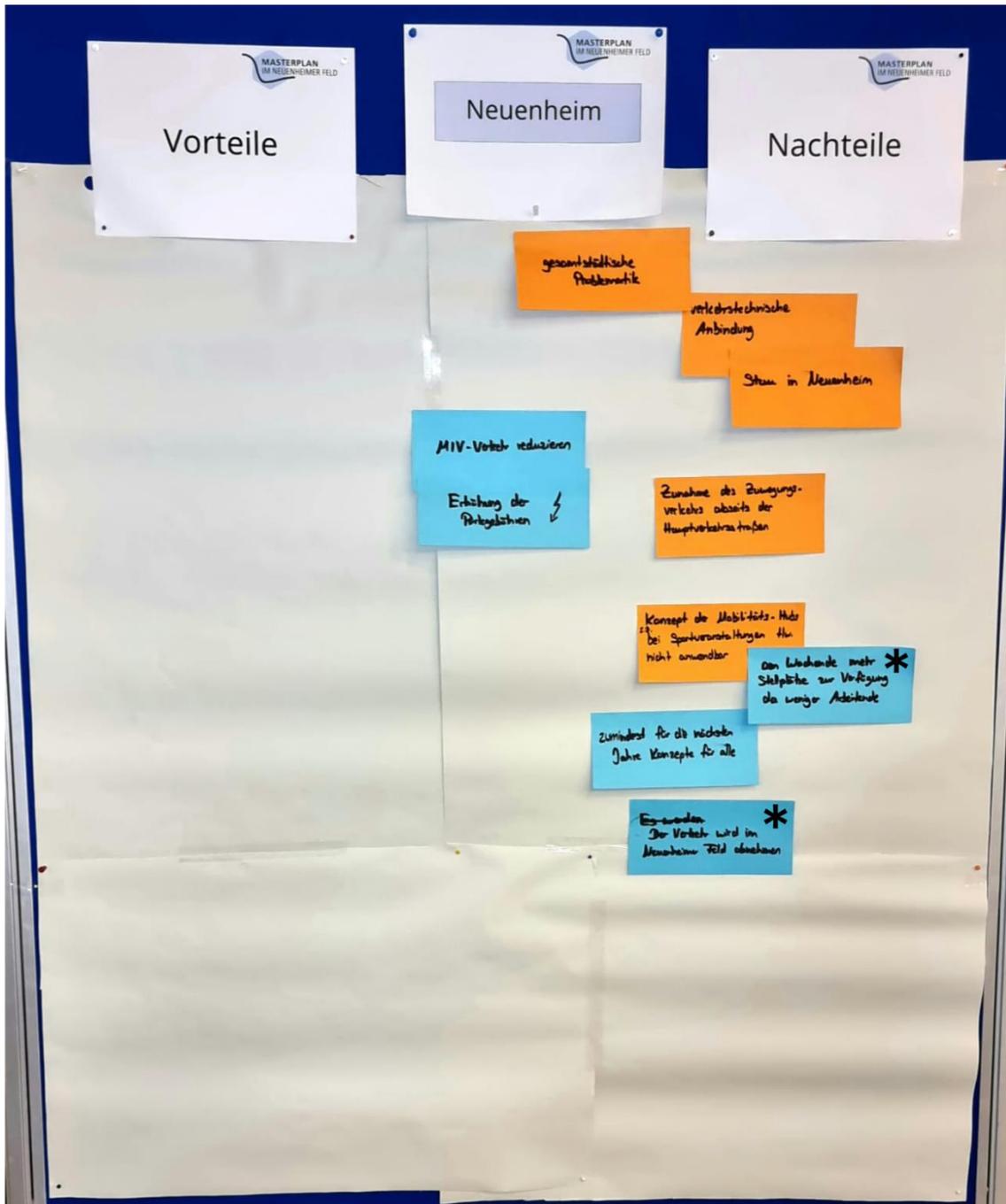


Abbildung 3: Kommentare aus Neuenheim

Legende: grüne Karte: Vorteile; orangene Karte: Nachteile; blaue Karte: Hinweise und Vorschläge \*von Seiten der Fachvertretung

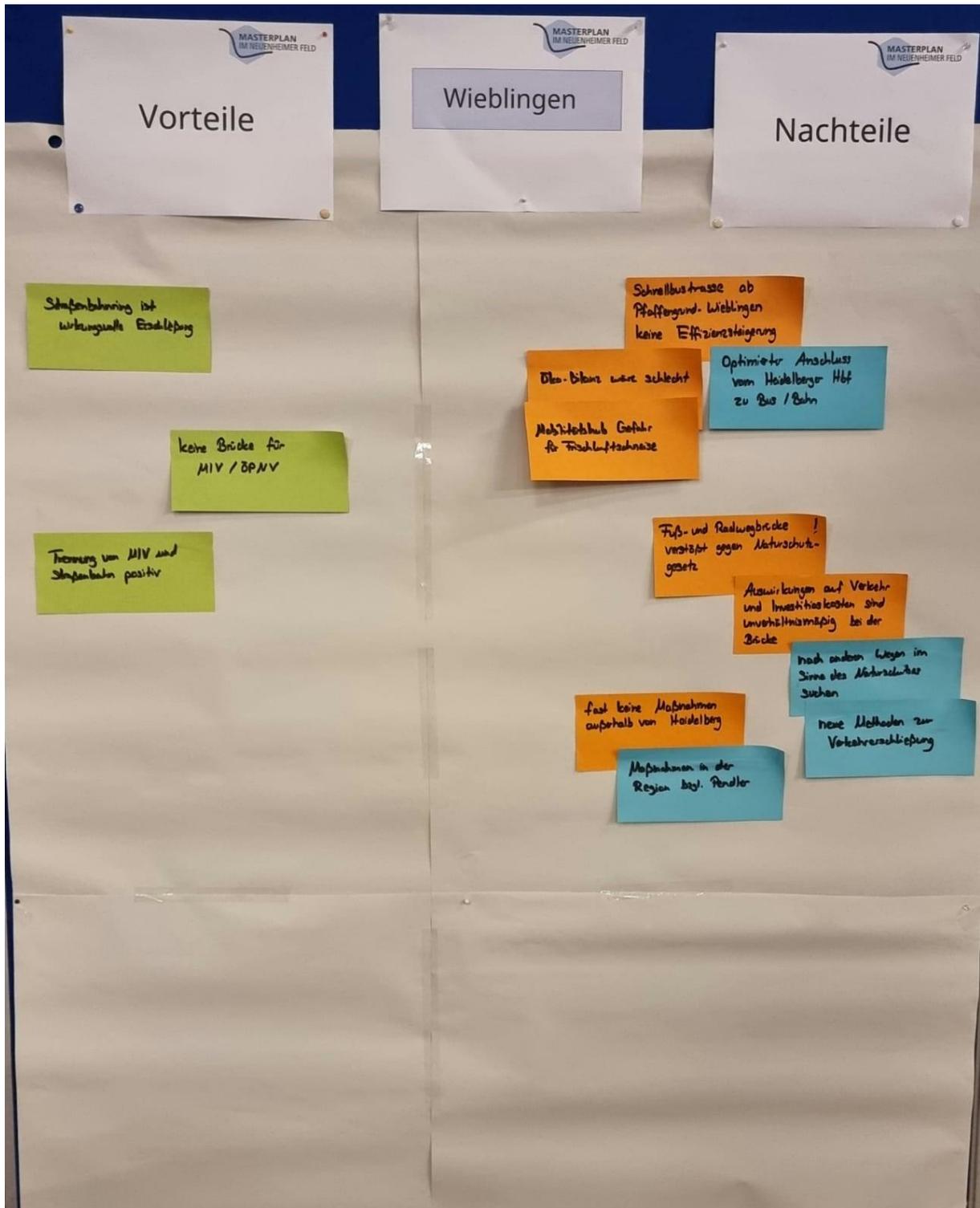


Abbildung 4: Kommentare aus Wieblingen

Legende: grüne Karte: Vorteile; orangene Karte: Nachteile; blaue Karte: Hinweise und Vorschläge

Plenumsdiskussion

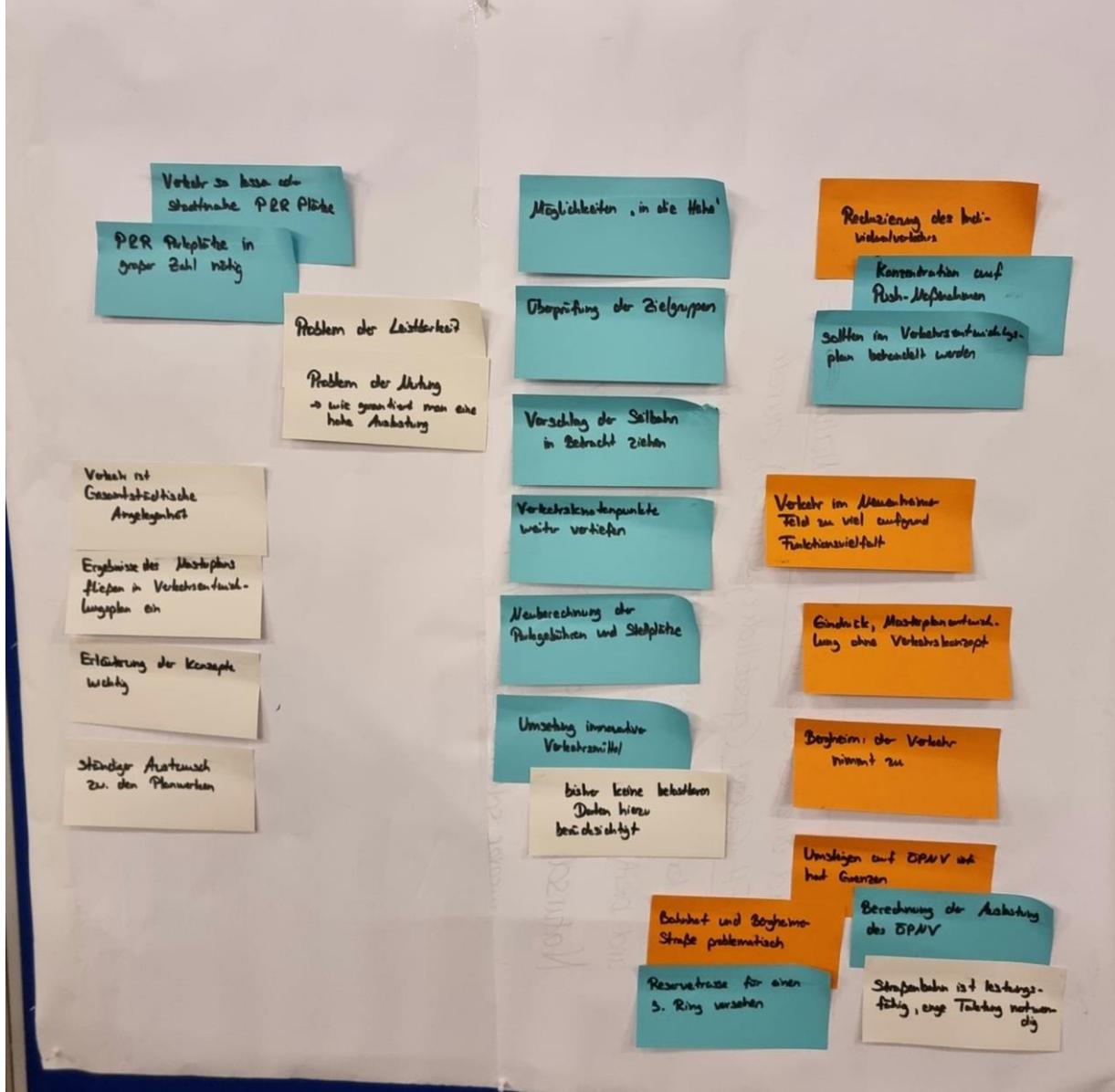


Abbildung 5: Kommentare aus der Plenumsdiskussion

Legende: grüne Karte: Vorteile; orangene Karte: Nachteile; blaue Karte: Hinweise und Vorschläge; weiße Karte: Hinweise und Anmerkungen von Seiten der Fachvertretung

## **PROTOKOLL**

### **Teil I: 12. Oktober 2021**

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr

Veranstaltungssende: 20:30 Uhr

### **Teil II: 13. Oktober 2021**

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr

Veranstaltungssende: 21:00 Uhr

Ort: Alte Feuerwache / Dezernat 16

Protokoll: Stein Stadt- und Regionalplanung, memo-consulting...,  
Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung

## **Ablauf**

### **Teil I: 12. Oktober 2021**

16. Begrüßung, Einführung, Arbeitsweise
17. Kurzvorstellung der Entwicklungsentwürfe
18. Kernergebnisse der Vorprüfung
19. Erste Ergebnisse aus der Online-Beteiligung
20. Ergebnisse der Kleingruppendiskussionen
21. Abschluss

### **Teil II: 13. Oktober 2021**

1. Begrüßung, Einführung, Arbeitsweise
2. Vorstellung der Kommentare und Empfehlungen der Experten und lokalen Fachvertreter
3. Vorstellung der Diskussionsbeiträge aus den Kleingruppen und Ergebnisse der Plenumsdiskussion
4. Resümee – Zusammenfassung möglicher Ergebnisse
5. Ausblick, Abschluss

## Teil I: 12. Oktober 2021

### 1. Begrüßung, Einführung, Arbeitsweise

Herr Fahrwald und Frau Professorin Doktor Stein begrüßen alle Anwesenden, geben einen Überblick über den aktuellen Verfahrensstand und stellen den Ablauf der zweiteiligen Forumssitzung vor. Grundlage der Sitzung ist der Gemeinderatsbeschluss vom 13.03.20.

Die Folien zur Veranstaltung können online unter [www.masterplan-neuenheimer-feld.de](http://www.masterplan-neuenheimer-feld.de) eingesehen werden.

### 2. Kurzvorstellung der Entwicklungsentwürfe

Die Kurzvorstellung der Entwicklungsentwürfe beider Teams erfolgt in Form von Videobeiträgen, online einsehbar unter <https://video.zebralog.cloud/w/5d79c609-a07b-45b0-8759-443cf2652b3b> (Team Höger) und <https://video.zebralog.cloud/w/pSSjF3n4yk7xMzQ7fKATh9> (Team ASTOC).

Team Höger betont, dass durch die Nachverdichtung eine kompakte Struktur mit kurzen Wegen ermöglicht werde und die Grünräume dadurch erhalten blieben. Die Struktur der Campusse im Campus werde hervorgehoben, ergänzt durch campusaffine Lebensräume und Wohnnutzung. Das Freiraumnetz fungiere als Verbindung und bringe gleichzeitig ökologische und klimatische Vorteile mit sich. Hinsichtlich der Erschließung sehe der Entwurf einen Straßenbahnring und quellnahe Mobilitätshubs vor. Der MIV sei auf die Zufahrten hierzu und die nördliche Tangente begrenzt, sodass eine autofreie Campusmitte entstehe. Die dezentrale Energieversorgung und Vernetzung der Infrastruktur sowie die Verwendung erneuerbarer Energien ermöglichten eine klimaneutrale Energieversorgung.

Team ASTOC weist auf die Überarbeitung des Entwurfes hin, wobei die wesentlichen Elemente, die Bildung von Quartieren und dazwischenliegende, strukturierende Freiräume, beibehalten worden seien. Hinsichtlich der Erschließung sei eine Straßenbahntrasse auf dem Campusring vorgesehen, der als Ankommensort diene und gleichzeitig Schnittstelle zwischen dem äußeren Bereich und dem inneren Campus mit den zentralen Einrichtungen sei. Der MIV würde reduziert. Die kompakte Bebauung ermögliche, dass der Hühnerstein bis 2050 nicht beplant werde. Es entstehe ein Klinikareal im Westen und ein Universitätsareal im Osten des Campus. Die Erdgeschosszonen seien offen, es würden Verbindungen zwischen innen und außen durch grüne Passagen geschaffen. Die Priorisierung der Nachverdichtung im Bestand erfolge in drei Stufen. Durch die Dezentralisierung der Energieversorgung sei das Campusareal bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral.

### **3. Kernergebnisse der Vorprüfung**

Herr Schneider, Stadtplanungsamt Heidelberg, und Herr Ertel, Vermögen und Bau Baden-Württemberg, benennen zunächst die Gemeinsamkeiten der Entwürfe hinsichtlich der Clusterstruktur, der öffentlichen Haupterschließung mit Campusring, dem unbeplanten Hühnerstein und dem Freiraumsystem.

Unterschiede seien bei der BGF hinsichtlich der Untergeschoss-Flächen festgestellt worden, deren Vorgaben (max. 5% des Flächenzuwachses für unterirdische, arbeitsstättenrichtlinienkonforme Flächen) Team ASTOC erfülle, während Team Höger die Vorgaben überschreite. Die Erdgeschossnutzungen seien noch nicht in der BGF berücksichtigt und hinsichtlich privatwirtschaftlicher Betriebe zu prüfen.

Herr Schneider und Herr Ertel korrigieren ihre Aussage in der öffentlichen Veranstaltung und betonen, dass Team ASTOC mehr Flächen in Gebäuden mit 6 oder mehr Geschossen plane. Sie weisen darauf hin, dass bei der Ausführung der Planungen aufgrund der Regularien eventuell Abweichungen bezüglich der Geschosshöhen auftreten könnten. Der Rückbau der chemischen Institute sei höchst problematisch, da diese gerade saniert würden.

Die höhere Anzahl an Bäumen im Entwurf ASTOC sei zu relativieren, da sie teilweise zu nahe an Gebäuden stünden oder Sichtbeziehungen einschränkten. Unterschiede beim Versiegelungsgrad seien auf unterschiedliche Darstellungsarten der Entwürfe zurückzuführen. An einigen Stellen seien Durchwegungen zu hinterfragen, ebenso seien die Entwürfe hinsichtlich der Kaltluftbahnen zu prüfen. Die „Norderschließung“ von Team Höger sei zu schmal dimensioniert. Generell sei die Freiraumqualität bei hohem Verdichtungsgrad zu überprüfen.

Hinsichtlich des Themas Verkehr weisen Herr Schneider und Herr Ertel auf die Ausgestaltung des Straßenraumes und auf mögliche Einschränkungen bei der gemeinsamen Straßennutzung durch MIV und Straßenbahn beim Team Höger, sowie auf Einschränkungen im Bereich der Straßenbahn zum Beispiel für sensible Messgeräte hin. Sie erläutern, dass unter Berücksichtigung aller Regularien trotz Flächenzuwachs ein Stellplatzabbau erreicht werde.

Eine Klinikerweiterung sei bei beiden Entwürfen vorgesehen.

Klärungsbedarf bezüglich der Genehmigungen gebe es bei der Flusswasserwärmepumpe bei Team ASTOC und den Erdsonden bei Team Höger. Eine Klimaneutralität sei mit beiden Entwürfen nicht zu erreichen.

### **4. Erste Ergebnisse aus der Online-Beteiligung**

Herr Eisenbarth, Leiter der Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung, betont, dass die Online-Beteiligung erst am 7. Oktober zu Ende gegangen sei, die ersten Ergebnisse nur

blitzlichhaft dargestellt werden könnten und keinen Anspruch auf Vollständigkeit hätten. Zu den Inhalten der Folien ergänzt er, dass die Ausstellung von vielen Personen aus den Nutzerkreisen des Campus besucht worden sei. Die Beiträge der Online-Beteiligung zu den beiden Entwürfen seien sehr ausgeglichen, die Kommentare des Stadtteilgesprächs am 5. Oktober seien eingepflegt worden. Auffällig sei der große Anteil der Beiträge aus Wieblingen.

Das städtebauliche Konzept sei intensiv diskutiert worden. Die klare Raumaufteilung und die Clusterbildung sei dabei positiv benannt worden, während die Verortung von einigen Einzelnutzungen kritisiert wurde. Das Absehen von einer Bebauung des Hühnersteins sei positiv beurteilt worden, während die Freiraum- und Aufenthaltsqualität auf dem Campus angesichts der hohen Verdichtung kritisch gesehen werde. Beim Zoo seien neue Konflikte bezüglich baulicher Eingriffe aufgetreten, während das Vorhalten von Erweiterungsflächen gewünscht werde.

Der Themenbereich technische Infrastruktur sei als zu abstrakt bezeichnet und vorrangig im Kontext mit den Themen verkehrliche Erschließung und Klimaschutz genannt worden.

Zum Thema Mobilität seien die meisten Beiträge eingegangen, wobei die innere und äußere Erschließung sehr breit diskutiert worden sei. Der kleine Straßenbahnring sei einerseits eine „Insellösung“ für den Campus, gleichzeitig seien multimodale Verkehrslösungen in der Metropolregion zu berücksichtigen. Die Fuß- und Radquerung des Neckars (Team Höger) sei unter den Aspekten Eingriff in das FFH-Gebiet und Direktanbindung und Stärkung des Umweltverbundes diskutiert worden.

Die wesentlichen Aspekte aus dem Stadtteilgespräch seien in Wieblingen die Ablehnung der Neckarquerung und des P+R-Platzes, in Bergheim die weiterhin starke Verkehrsbelastung ohne Perspektive auf eine Verbesserung für den Stadtteil, in Neuenheim die Wahrnehmung wenig innovativer Lösungsansätze, der fehlende Kontext der Gesamtstadt sowie der Hinweis auf die Alltagsmobilität und in Handschuhsheim der Ausbau der im Schnitt guten Querungsmöglichkeiten des Campus und der Verzicht auf einen Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld.

## **5. Ergebnisse der Kleingruppendiskussionen**

In neun nach Nutzerhauptgruppen gemischten Kleingruppen diskutieren die Forumsmitglieder folgende Leitfrage: „Welche wesentlichen Entwurfselemente sollten im Masterplan enthalten sein und wie sollten sie zusammenwirken?“

Die Ergebnisse der Kleingruppendiskussionen werden in Teil zwei des Forums durch Frau Professorin Doktor Stein und Herr Fahrwald zusammengefasst.

Welche wesentlichen Entwurfs Elemente sollten im Masterplan enthalten sein und wie sollten sie zusammenwirken?

### Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele

- Umgang mit grauer Energie
  - kritisch Abriss chem. Institute + Nierenzentrum
- \* Versorgung aller Institute

### Städtebau

- Quartiersbildung
- Flächenenerweiterung auf bestehender Fläche (Astoc 100%, Höfer bedingt)
  - ↗ Funktionalität für Klinik eingeschränkt
  - ↗ Fläche für Sport reduziert (Mehrfachbelegung)
- \* Sportflächen tausch zugunsten Klinikring
- klare Wegebeziehungen
  - verbesserte Orientierung / Strukturierung

Welche wesentlichen Entwurfs Elemente sollten im Masterplan enthalten sein und wie sollten sie zusammenwirken?

### Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele

\* Ausfallkonzepte, wenn ÖPNV + Radverkehr nicht möglich (Pandemie, Nacht, Winter etc.)

### Verkehr

- kleine Straßenschnurung
- nördliche Erschließungsstraße
- Fuß- und Radwegebrücke + Rettungswagen + ÖPNV
- große autofreie Campusmitte
- Straßentrasse muss von Rettungsfahrzeugen genutzt werden können
- MIV (Patienten, Personal, Logistik, RTB) muss auf komplettem Campus möglich sein (mit ausreichender Fläche)
- Region besser einbinden (quellnahe P+R-Möglichkeiten)

Welche wesentlichen Entwurfs Elemente sollten im Masterplan enthalten sein und wie sollten sie zusammenwirken?

### Freiraum

- ↗ Verschattung der Freiräume durch extreme Verdichtung
  - Abstufung
- \* heimische Pflanzen + Anpassungsfähigkeit + Blickflächen
- Aufwertung Neckarufer
  - nicht nur Neckarufer
- zentrale Achsen (Nord-Süd u. Ost-West)
- Plätze + Freiräume für Aufenthalt + Begegnung
  - ↗ zu enge Straßenräume
- Minimierung der Versiegelung
- \* vertikale Begrünung / Dachbegrünung
- Zugänge zu Neckar + Handschuhstehbühnenfeld
  - Durchlässigkeit

Abbildung 1: Ergebnisse der Gruppe 1

Welche wesentlichen Entwurfs-elemente sollten im Masterplan enthalten sein und wie sollten sie zusammenwirken?

+ Klare Stärkung der 3 Campus Zugänge (OST)

+ "autoarmer Campuskern"  
→ Verlagerung Nordstrasse

?! Verknüpfung Verkehr mit dem Umland (VEP 2035)

+ Städtebauliche Hochpunkte zur Akzentuierung (→ Campus)

? Funktionsabhängigkeit

+ Freiraumqualität als Gesamtansatz

+ Grüne Vernetzung zum Neckar

• Verstärkung d. Wegebee.

+ Clusterbildung bietet Orientierung im öffentl. Raum

! → hohe Dichte im Cluster soll nicht zu Minderung d. Aufenthaltsqualität führen

+ o. z. B. Campuspark

+ Trennung der Verkehrsarten nach ÖV + PIV → Durch Nordstrassenangebot

+ Westanbindung Campus (Fuss - Rad)

1 FFFH-Schutzgebiet

? → Ausbildung für ÖV sinnvoll (Kosten/Nutzen)

+ Logistik Hubs im Randbereich (→ Wertschöpfung der inneren Entwicklungsflächen)

Abbildung 2: Ergebnisse der Gruppe 2

Welche wesentlichen Entwurfs Elemente sollten im Masterplan enthalten sein und wie sollten sie zusammenwirken?

## - LEBEN WIR AG

### ● Verkehr

- + 5. DECKAR QUERUNG  
FUSS/FAHRRAD/HIV  
ÖPNV/RETTUNGSDIENST
- + P+R S-BAHN QUERUNG
- + AUSBAU ÖPNV UM DIE DECKAR  
(STRASSE)
- AUSBAU ÖPNV HAT GEZEIGT (UMFRAGE)
- + EXPRESSBUSSE VOM UMLAND
- TIEFGRÄBEN - WERKVERKEHR
- + PARKDECKEN ERHALTEN
- + GUTE RETTUNGSWEGE  
(R-Fahrzeuge)
- + LOGISTIKZENTRUM  
(GARAGE)
- + NÖRDL. STRASSE WELCH HÖHEN  
(HÖGERZ LÖSUNG)
- + PRIVATRE E-MOBILITÄT  
ANBAUEN
- + PE

### ● BEBAUUNG

- + WOHNEN/KITA S
- MÜLLERSTEIN BEBAUEN  
FREIHALTEN
- + FREIRÄUME/PÄRZE
- ↳ DARAU FOLGEN ZU VIELE  
NEGATIVE FOLGEN INF  
(VERDICHTUNG, ENGE STRASS  
RÄUME)
- + DACHGRÜNDUNGEN + PV  
FASADENGRÜNDUNG
- +
- KLINIK ERWEITERUNG  
NICHT IM STADIUM
- + KLINIK ERWEITERUNG  
WESTL. KINDERKLINIK  
DISURBIZIE SPOTFREIE  
=> SPOTFREIE FLÄCHE  
K DEU MÜLLERSTEIN

### ● FREIRAUM

- + QUALITÄTVOLLE  
FREIRÄUME FÜR  
ERHOLUNG, SITZRÄUME  
LEHRORT, SPIELPLÄTZE
- + BEZUGSACHSEN ZUM  
DECKAR
- + 60m FREIHALTZONE  
AM DECKAR
- + GRÜN + ISOLM KONZEPT  
FÜR DAS LEUFLEITER FELD

### ● TECHNIK

- KEIN 300m TIEFE  
GEOT.
- + MEHR PV AUCH AUF  
NÖRDL. FREIFLÄCHEN

Abbildung 3: Ergebnisse der Gruppe 3

Klimaschutz soll hohe Priorität haben  
An ergienetz + Flußwassarenergie + Solarenergie (Fassaden)

Vernetzung der Biodiversitätshotspots im Feld  
wie Bot. Garten / Zoo / alte Baumbestände miteinander  
und mit dem Umland / Neckarufer / Hundschuhstreifen  
Feld.

Parkflächen am Zoo und an den Kliniken  
nicht reduzieren.

Barrierefreiheit muss umgesetzt, Bordsteinab-  
senkung.

Zoofläche darf nicht reduziert werden

Abbildung 4: Ergebnisse der Gruppe 4

- Radbrücke wird kontrovers diskutiert  
Naturschutzgebiet soll unversehrt bleiben
  - Kleiner Straßenbau mit Norderschließung ist gut  
autofreier Campus wird gewünscht
  - Parkgebühren sollen nach Landesrecht berechnet  
werden (Landesgrundstücke  $\Rightarrow$  Kostendeckend)
  - Stellplatzzahlen weiter reduzieren
  - positiv: Nordzubringer durch das Handschuhshamer  
Feld wird nicht gebraucht!
  - regionale Betrachtung der Verkehrserschließung  
vertiefen (P&R quellenah bevorzugen)
  - alle Elemente, die dem Klimaschutz dienen, sollen  
verstärkt werden
  - Freiraum soll hohe Grün- und Aufenthaltsqualität  
aufweisen (unterstützt durch Fassaden- und  
Dachbegrünung)
  - Nachverdichtung soll diesbezüglich überprüft werden
  - Hühnerstein soll frei und unbebaut bleiben
- Kontrovers diskutiert Soennecken
- Soennecken eG  
Soennecken-Platz  
51491 Overath  
soennecken.de
- Herst.-Nr. 1138  
Bestell.-Nr. 155 0225 02

Clusterbildung schafft Struktur, positiv  
gut strukturiertes Radwegenetz durch den Campus  
wäre wichtig  
Umsetzungsfahrplan für den Masterplan  
erarbeiten.

Abbildung 5: Ergebnisse der Gruppe 5

Keine Bebauung Hühnerstein  
die über die jährige Masterplanung hinausgeht  
E-Leasing und E-Schooling (Home Office)  
was erfolgt daraus für den Flächenverbrauch?  
Attraktive Freiflächen erhalten!  
Zugang zum Neckar öffnen (von Zoo bis Spätling)  
Stra-Ba muss auf eigenes Risiko fahren  
möglichst Störungsfrei auch MIV + Lieferanten  
auf innerem Stra-Ba-Ring.  
Betriebshof / Stra Ba aufgelöst!  
Regionale Einbindung der Pendlerströme  
berücksichtigen (attraktives P+R) (L) (L) (L)  
Soziale Infrastruktur muss mit berücksichtigt  
werden!  
Kostendeckende Parkgebühren.  
5. Neckarquerung als Fahrrad- und  
Fußbrücke! (Genehmigungssituation  
berücksichtigen).

Abbildung 6: Ergebnisse der Gruppe 6

### - 5. Neckarquerung -

Pos. 1 → Verzicht auf 5. Neckarquerung ist wichtiges Entwurfsselement (wg. FFH-Gebiet)

Pos. 2 → Verzicht auf 5. Neckarquerung ist ein Fehler, da die Entlastung fehlt

### - Straßenbahnring -

Pos. 1 → Straßenbahn ist optimale Erschließung des Campus iNF

Pos. 2 → Straßenbahn durchschneidet das NF mit Barrieren, wenn sie zu schnell fährt und es dürfen dadurch keine Nachteile aus Emissionen für vorhandene sensible Bereiche

### - Flächenverbrauch

Pos. 1 sparsamer Flächenverbrauch ist ein wichtiges Entwurfsselement mit dem die erforderlichen Flächen <sup>Flächen</sup> <sub>markieren</sub>

Pos. 2 erforderliche Fläche wurde nicht nachgewiesen - Brutale Verdichtung führt zu verminderter Aufenthaltsqualität → weniger hohe Bebauung = wichtig

### - Hühnerstein

Pos. 1 Verzicht der Bebauung des Hühnersteins ist aus ökologischen Gründen ~~kein~~ nötig und schafft kommenden Generationen Raum für Entwicklung

Pos. 2 ~~Der~~ Der Hühnerstein muss bebaut werden, da die fehlende Bebauung eine unnötige Verschlechterung der Freiräume und Aufenthaltsqualität im Restcampus erzeugt und die Funktionalität einschränkt

- Wohnen auf dem Campus wäre ein wichtiges Entwurfsselement

→ Pos. 1 Wohnen nimmt den univ. / klimafunktionale Fläche weg

→ Pos. 2 erhöht die Lebensqualität auf dem Campus

Abbildung 7: Ergebnisse der Gruppe 7

- Freiflächen nicht bebauen und Naturräume erhalten

Kontrovers: Verdichtung → Abnägung (Kontrovers)

- Innovation unterstützen beim Thema Energienetz (Höger)
- Technische Infrastruktur:  
kein Abriss von sanierten Gebäuden (Wirtschaftliche Nachhaltigkeit)
- Individuelle Erreichbarkeit der Sportflächen wie in den Konzepten
- Problem: Verkehrs-Hub (m) <sup>an/</sup> NF ist zu nah  
→ Quellverkehr (P+R)  
gute Lösung: separate Autostraße (nicht kombiniert mit Straße)
- Allg. Verkehr: möglichst unsteigeformer ÖPNV-Verkehr
- Wunsch: Intelligente Nutzung von Daten für ein betriebliches Verkehrsmanagement (Preise für Parkplätze; wo kommen ~~Wanderer~~ <sup>Pendler</sup> her?)
- Kontrovers:  
• keine Reduzierung der vorhandenen Sportplatzflächen/  
Alternative: effiziente Nutzung
- Wunsch: Priorität Verkehrskonzept und Umsetzung vor Bevölkerungswachstum

Abbildung 8: Ergebnisse der Gruppe 8

- kleiner Straßenbahnring
  - keine Behandung des Hühnersteins (4:1)
  - keine 5. Nacharguarung (4:1)
  - Aufnahme einer MIV-Brücke (1:4)
  - kein Nordzubringer (4:1)
  - graue Energie maß berücksichtigt werden
  - Parkplätze max. 5.000 (4:1)  
mit Kosten deckender Bewirtschaftung
  - gute, leistungsfähige Zubringerwege für Fahrrad
- 
- P & R quellnah an den ~~Hühnerstein~~ SRH  
Schiensstrassen
  - BGF nach Entwurf Höger

Abbildung 9: Ergebnisse der Gruppe 9

## 6. Abschluss

Herr Fahrwald und Frau Professorin Doktor Stein beenden die Veranstaltung, bedanken sich für die produktive Teilnahme, weisen auf die fotografische Dokumentation der Veranstaltung hin und laden zur Betrachtung der Gruppenarbeitsergebnisse ein.

## Forum Teil II: 13. Oktober 2021

### 1. Begrüßung, Einführung, Arbeitsweise

Herr Fahrwald und Frau Professorin Doktor Stein begrüßen alle Anwesenden, weisen darauf hin, dass die Sitzung online übertragen wird, und stellen das Programm vor.

### 2. Vorstellung der Kommentare und Empfehlungen der Experten und lokalen Fachvertreter

Die schriftliche Ausarbeitung der Experten kann online unter <https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/informationen> eingesehen werden.

Herr Professor Scheuven, Sprecher des Expertengremiums, hebt die breite fachliche sowie bürgerschaftliche Beteiligung positiv hervor und betont die Intensität und Komplexität des Projektes aufgrund der Entwicklung im Bestand und der aktuellen Herausforderungen wie gesundheitswirtschaftlichen Umwälzungen, neuen Mobilitätsformen und Lebensstilen, der Frage nach nachhaltiger Energie und der Klimakrise.

Daraus seien folgende Fragestellungen abgeleitet worden:

- Wie offen und anpassungsfähig muss der Masterplan sein?
- Wie kann aus Ansammlungen heterogener Nutzungsbausteine ein erlebbarer und international herausragender Campus mit Adresse entstehen?
- Was verbindet die Bausteine funktional sowie stadträumlich und atmosphärisch?

Beide Teams hätten sich in ihren Entwürfen stark angenähert, wiesen aber weitere markante Unterschiede auf. Ziel sei nun die Erstellung eines qualifizierten und integrativ angelegten Masterplans, der klar und präzise die Richtung sichern, und gleichzeitig robust und flexibel sein solle, weshalb der Fokus der Experten auf den Strukturplänen der Teams gelegen habe.

Es werde dringend davon abgeraten, weitere einzelne Leuchtturmprojekte auf dem Campus zu entwickeln, vielmehr solle der Campus als Ganzes als Leuchtturmprojekt gesehen und entwickelt werden.

Dazu seien folgende Anmerkungen zu den Entwürfen von Seiten der Experten zu geben:

- Bei beiden Konzepten sei die Programmfläche auf der verfügbaren Campusfläche umsetzbar, ohne den klimatisch wichtigen Hühnerstein zu bebauen. Die Grenzen der Verdichtung würden allerdings erreicht, wodurch eine weitere Klinikerverweigerung nicht möglich sei.
- Die zwei wesentlichen Eingriffe zur Neuorganisation der Erschließung seien die Konzentration des MIV und des ruhenden Verkehrs am Rand des Campus und die Ausgestaltung des Ringes als Campusboulevard.

- Ein hierarchisches Netz öffentlicher Räume mit dem Achsenkreuz als zentrales Element der Fußverbindung sei der Schlüssel für jede weitere Entwicklung des Campus.
- Ein Grundanliegen sei die Entwicklung unterschiedlicher Quartiere wie im Konzept ASTOC, die sich zu den öffentlichen Räumen hin orientieren und so eine Adresse bilden.
- Das Mobilitätskonzept solle vorrangig den Umweltverbund stärken.
- Die Klinikerweiterung beider Entwürfe sei nicht überzeugend und bedarf in Abstimmung mit der Klinik einer weiteren Suche nach geeigneten Standorten möglichst nahe des Ringes.

Es werde empfohlen, die Ergebnisse in einem Plan zusammenzutragen, wobei das Team Höger mit kleinen notwendigen Verbesserungen hinsichtlich des Mobilitätskonzeptes eine qualifizierte Grundlage liefere. Außerdem müsse ein übergreifendes Konzept zur Entwicklung der öffentlichen Räume entwickelt werden, hier könne die Ausgestaltung der Quartiere aus dem Entwurf ASTOC als Grundlage dienen. Herr Scheuvs betont, dass Vertiefungen und weitere Konkretisierungen dann auf Masterplanebene vorgenommen werden könnten und nennt hier Handlungsbedarf beim Mobilitätskonzept und beim Ausbau der grünblauen Infrastruktur.

Der Verkehrsexperte Professor Doktor Ahrens hebt ebenfalls den Entwicklungsprozess und insbesondere die bestandsorientierte Planung positiv hervor. Er betont, es müsse ermittelt werden, wie viele ordnungspolitische und preisliche Maßnahmen zur Reduzierung des MIV umgesetzt werden können, ohne den notwendigen Verkehr einzuschränken.

Auch nach Ansicht von Herrn Teufel, der als lokaler Fachexperte mitgewirkt hat, habe sich der Prozess mit Blick auf die Ergebnisse gelohnt. Er merkt an, dass der Themenbereich Mobilität durch die zehn Varianten gut vorbereitet gewesen sei und sich die Interessen der Stadt und der Universität bezüglich einer starken Reduzierung des Autoverkehrs angenähert hätten. Dennoch würden die CO<sub>2</sub>-Ziele von Heidelberg nicht erreicht und die Verkehrsbelastung in den Stadtteilen müsse reduziert werden. Das Verkehrskonzept des Teams Höger biete hierzu mehr Potenziale.

### **Fragen aus dem Forum:**

- Allgemein:  
*Sei es sinnvoll sei, die Universität und das Klinikum als Leuchtturm des Projektes zu entwickeln?*
- Städtebau/Wohnen:

*Wie werden die Campuserweiterung für Studenten und die Baustruktur hinsichtlich des Campuswohnens beurteilt?*

*Sei eine hohe Dichte, wie sie auf dem Campus geplant sei, klimatisch vertretbar?*

*Wie könnte der Prozess hinsichtlich der Klinikerweiterung weitergehen?*

- Technische Infrastruktur:

*Welche Elemente spielen im Hinblick auf die Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Ziele die größte Rolle?*

### **Professor Scheuven, Professor Cody und Herr Zillich antworten:**

- es gebe schon ein überzeugendes räumliches Konzept, nun müsse abgewogen werden, was die Kernaspekte davon seien.
- Hochpunkte für den Technologiepark zu bauen sei fraglich, Wohnnutzung wäre dafür besser geeignet.
- Grundsätzlich sei Wohnen möglich, allerdings seien die Flächen auf dem Campus begrenzt.
- Dichte müsse insgesamt erhöht werden, um so wenig Flächen wie möglich zu bebauen, gleichzeitig steige ab einer bestimmten Dichte der Energiebedarf. Es gebe demnach einen Punkt der optimalen Dichte, der nicht überschritten werden solle.
- Beide Konzepte seien hinsichtlich Klinikerweiterung nicht tragbar, hier müssen alle Optionen geprüft werden. Eine Erweiterung Richtung Norden werde aufgrund der Entfernung zum Erschließungsring ausgeschlossen.
- Das ausgebaute Netz an unterirdischen Gängen biete eine effektive Versorgung, aufgrund des hohen Wärme- und Stromverbrauches des Campus müsse die Energieversorgung jedoch viel ambitionierter verfolgt werden. Um die Klimaneutralität, die beide Entwürfe verfehlen, zu erreichen, solle mit der Minimierung des Bedarfs begonnen werden.

### **3. Vorstellung der Diskussionsbeiträge aus den Kleingruppen und Ergebnisse der Plenumsdiskussion**

Frau Professorin Doktor Stein und Herr Fahrwald fassen die Ergebnisse der Diskussionsbeiträge zu der Leitfrage: „*Welche wesentlichen Entwurfselemente sollten im Masterplan enthalten sein und wie sollten sie zusammenwirken?*“ in vier Themenbereichen zusammen:

#### **Städtebau**

Die Einteilung des Campus in Quartiere bringe eine klare Struktur und Orientierung im öffentlichen Raum. Kontrovers diskutiert würden zwei Positionen: 1. Der sparsame Flächenverbrauch sei wichtig und die Entwürfe wiesen alle erforderlichen Flächen nach. 2. Die erforderlichen Flächen würden nicht nachgewiesen und die extreme Nachverdichtung führe zu einer verminderten Freiraum- und Aufenthaltsqualität. Bei den Sportflächen gebe es Kontroversen hinsichtlich des Erhalts des derzeitigen Angebotes und einer möglichen, effizienten Mehrfachnutzung der Flächen, ebenso im Hinblick auf die Sportflächenverlegung zugunsten einer Klinikerweiterung. Die Nutzungen Wohnen, soziale Infrastruktur etc. würden einerseits den Universitäts- und Klinikfunktionen Platz wegnehmen, andererseits würden sie die Lebensqualität erhöhen und sollten stärker berücksichtigt werden.

## **Freiraum**

Es seien qualitätvolle Freiräume mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten zu entwickeln. Wichtig seien zudem der Erhalt der Grün- und Baumbestände sowie die Vernetzung der Grünstrukturen untereinander und mit dem Umfeld, die Orientierung an den Achsen, die Zugänge zum Neckar und zum Handschuhsheimer Feld und klare Wegebeziehungen. Aufgrund der hohen Verdichtung würden zu enge Straßenräume und Verschattung befürchtet. Der Hühnerstein sei einerseits aus ökologischen Gründen und für kommende Generationen freizuhalten, der Gegenmeinung folgend müsse er bebaut werden, um keine Einschränkung der Freiräume, der Aufenthaltsqualität und der Funktionalität auf dem Campus zu erzeugen.

## **Mobilität**

Der innere Straßenbahnring werde von den vielen Forumsmitgliedern positiv bewertet, unter Beachtung eines Tempolimits, der Trennung vom MIV und der Emissionen auf sensible Bereiche. Die von Höger vorgeschlagene Erschließung bis zum Springer Verlag / Sportzentrum Nord („Norderschließung“) als Teil der Verkehrslösung wurde positiv für die individuelle Erreichbarkeit der Sportflächen eingestuft. **Die Fuß- und Radverkehrsbrücke als fünfte Neckarquerung wurde mehrfach begrüßt**, Belange des Naturschutzes insbesondere für den Bau der Brückenköpfe führten auch zur Ablehnung. Die Erweiterung der Brücke für den ÖPNV oder Rettungsfahrzeuge sei ebenfalls erwähnt worden, auch wenn diese in den Plänen nicht vorgesehen sei. Stellplätze seien kostendeckend zu bewirtschaften, Kontroversen gab es hierbei bezüglich weiterer Reduzierungen der Stellplätze, insbesondere der Stellplätze vor dem Klinikum und dem Zoo. Die P+R-Plätze seien im regionalen Kontext zu betrachten, zum Begriff „quellnah“ habe es unterschiedliche Auffassungen gegeben. Die Mobilitätshubs seien einerseits in Bezug auf den Einfluss auf

Nachbarstadtteile, zum anderen in Bezug auf den weiteren Ausbau klarer Zugänge von Osten diskutiert worden.

## **Technische Infrastruktur / Klimaschutz**

Innovative Konzepte wie Anergie und Flusswasser-Wärmepumpen seien begrüßt worden, Zweifel gebe es an den 260 Meter tiefen Geothermie-Bohrungen. Wichtig seien Solarenergieanlagen auf Freiflächen und Dächern sowie der Ausbau von Parkplätzen für die E-Mobilität. Als kritisch sei der Abriss sanierter Gebäude aufgrund der Wirtschaftlichkeit und der grauen Energie angesehen worden. Logistikzentren am Rand und die Entlastung der Campusmitte würden Optionen für andere Nutzungen schaffen.

## **Ergebnisse der Plenumsdiskussion:**

### **Allgemein Fragen/Anmerkungen**

- Auf die Frage, ob es möglich sei, die Fläche des Planungsgebietes/die blaue Linie zu überdenken und Erweiterungsflächen für die Klinik auf westlicher Seite des Ringes zu betrachten, wird auf den Gemeinderatsbeschluss verwiesen, der die Ausgrenzung der Fläche beschlossen habe. Ein neuer Beschluss sei nicht ausgeschlossen.
- Der Fokus der Diskussion solle auf den beiden Entwürfen liegen und grundlegende Themen wie der Verlauf der blauen Linie oder des Hühnersteins sollen nicht nochmal diskutiert werden.
- Die Entwürfe zeigten, dass viele Projekte nicht so umsetzbar seien wie geplant. Daher sei es notwendig, unter dem aktuellen Blickwinkel über alternative Lösungen nachzudenken, auch wenn dadurch grundlegende Themen wieder neu diskutiert und überdacht werden müssen.
- Es sei ein Widerspruch, wenn die blaue Linie, innerhalb derer die Fläche bebaut werden kann, nicht diskutierbar ist, der Hühnerstein aber frei von Bebauung bleiben soll.  
Es sei ein Fehler gewesen, dass der Gemeinderat sich für ein konkurrierendes Verfahren und nicht für die Dialogphase entschieden hat.
- Die Empfehlung des Expertengremiums sei eine hervorragende Grundlage für den Gemeinderat, innerhalb der geplanten Fläche nach Erweiterungsmöglichkeiten für die Klinik zu suchen.
- Die guten Aspekte beider Entwürfe könnten nun als Grundlage genommen werden, es bedarf aber Verbesserungen (Bezug: Flächenbedarf).

- Im Laufe des Prozesses sei eine gute Richtung entwickelt worden, es gebe jedoch auch viele Unterschiede im Forum. Die Empfehlung der Experten könne das Forum nicht einfach übernehmen, damit müsse nun die Politik umgehen.

## Städtebau

- Wohnen:
  - Die Besucherinnen und Besucher/Nutzerinnen und Nutzer des Campus könnten in den Leerständen in Heidelberg untergebracht werden. Auf die Frage, ob es zum Leerstand Erhebungen gebe, wird darauf hingewiesen, dass es keinen signifikanten Leerstand in Heidelberg gebe, im Gegenteil eher Wohnungsnot. Dazu gebe es keine offiziellen Erhebungen.
  - Die Variabilität der Strukturen sei wichtig, campusnahes Wohnen sollte im Masterplan nicht ausgeschlossen werden. Die Fuß- und Radverkehrsbrücke könne eine Chance für campusnahes Wohnen in Wieblingen sein.
  - Es werde keine Möglichkeit gesehen, Studentenwohnheime auf der Wieblingener Seite zu planen (Bezug: Brücke sei wegen des Naturschutzgebiets gesetzeswidrig).
  - Auf die Anmerkung, dass Team Höger die angemeldeten zusätzlichen 500 Betten nicht nachweisen könne, während Team ASTOC sie durch die Nutzung der Tennisplätze ermöglichen könne, verweist Herr Ertel darauf, dass die angemeldeten Betten zwar bei Höger nicht explizit aufgezeigt seien, können aber aus dem Gesamtwohnangebot übertragen werden.
  - Studentenwohnen in Hochhäusern sei aufgrund zu hoher Kosten keine Option.
- Flächenbedarf:
  - Der Flächenbedarf für die Universität sei zu Beginn der Masterplanphase ermittelt worden, wobei nicht von einer Zunahme des Homeoffice ausgegangen wurde. Es müssten Aussagen über den tatsächlichen Flächenbedarf der Universität getroffen und ein flexibles Konzept entwickelt werden, das bei weniger Bedarf als angemeldet andere Nutzungen ermöglicht.
  - Der angemeldete Bedarf der Universität sei angemessen. Labor- und Büroarbeiten zu trennen sei kaum möglich, die Funktionen wären im Homeoffice nicht gewährleistet.
  - Der Entwurf des Teams Höger lasse die Sportflächen unangetastet und werde deshalb bevorzugt. Die Expansion der Klinik solle nicht auf Kosten der Reduzierung der Sportflächen geschehen.
  - Die Anforderungen der Klinik seien nicht erfüllt worden: der Entwurf von Team ASTOC sehe die Erweiterungsflächen in zu großer Entfernung vor, bei Team Höger seien die Flächen zu zergliedert. Die Erweiterungsflächen

müssten in nächster Nähe zu den bestehenden Strukturen liegen, da die Logistik und der Patiententransport in den Untergeschossen untergebracht sind. Es werde davon ausgegangen, dass das Klinikum in Zukunft weiter erheblichen Wachstumsbedarf anmelden und wahrscheinlich in Konkurrenz mit anderen Nutzungen bezüglich der Erweiterungsflächen treten müsse (Bezug: Sportflächen), um den Versorgungsauftrag erfüllen zu können und konkurrenzfähig zu bleiben.

- Der Bau des Klinikbereichs sei aufgrund der speziellen Ansprüche nach oben und aufgrund der bestehenden Strukturen in den UGs nach unten begrenzt. Es bestehe ein erhöhter Bedarf an Kurzzeitparkplätzen vor dem Klinikum, der durch den demografischen Wandel zunehme.
- Zunehmende und sich ändernde Flächenbedarfe würden auch nach Abschluss des Masterplanprozesses weiterhin ein wichtiges Thema sein.
- Die Flächen dürften nicht nach dem Recht des Stärkeren (Bezug: Klinikum) verteilt werden, auch die Felder in Handschuhsheim hätten eine Daseinsberechtigung.
- Die Diskussion zeige, dass eine Priorisierung der Flächenbedarfe auf dem Campus nötig ist, über die sich Universität und Klinikum austauschen müssten.
- Beide Entwürfe könnten die angemeldeten Flächenbedarfe nur mit Mängeln umsetzen, um den Hühnerstein freizulassen. Das müsse im Gemeinderat auch unter Berücksichtigung der 5%-Vorgabe für unterirdische Flächen diskutiert werden.
- Der unterirdische Bestand auf dem Campus betrage 20%. 5% davon ist nur der Anteil, in dem gearbeitet werden kann. Herr Ertel verweist darauf, dass im Neuenheimer Feld mehr unterirdische Flächen vorhanden seien. Große Hallen mit Notstrom und unterirdische Versorgungsgänge seien nicht in den 5% unterirdischem Flächenzuwachs berücksichtigt.

## **Mobilität**

- Allgemeine Anmerkungen:
  - Bei der Betrachtung des Verkehrs müssen auch die Menschen, die vor Ort wohnen, berücksichtigt werden.
  - Die Rahmenbedingungen für den Standort als Arbeitsort müssen weiterentwickelt werden. Der Gemeinderat müsse erneut den Verkehr betrachten, auch unter Einbezug der anderen Mobilitätsvarianten von IVAS.
- Reduzierung des MIV:
  - Es werde nicht ersichtlich, wie der Verkehr in der Mittermaierstraße reduziert wird.

- Auf die Frage, ob es eine Erhebung dazu gebe, inwieweit es für die Mitarbeiter notwendig oder nur bequemer ist, mit dem Auto zu fahren, verweist Herr Ahrens auf die Möglichkeit, Bedarfswahlen durch quantitative Gutachten zu ersetzen. Eine Untersuchung hinsichtlich der Zumutbarkeit der Nutzung des ÖV nach Kriterien des Verkehrserzeugers sei empfehlenswert.
- Bei einer Erhebung zur Zumutbarkeit der Nutzung des ÖV solle auf tagesabhängige Schwankungen im Verkehr eingegangen werden.
- Herr Teufel betont, nach den Berechnungen von IVAS würde sich die Zahl der KFZ pro Tag um 700 verringern. Wenn die Wohnnutzung und die erhöhten Parkgebühren mitberücksichtigt würden, erhöhe sich der Effekt auf 1500 bis 2000 KFZ.
- Wichtig sei der Ausbau der P+R-Plätze in der Peripherie. Außerdem sollten die Parkgebühren angehoben und die Stellplätze reduziert werden, um das Klimaziel zu erreichen.
- Eine Trennung des Rettungsweges vom allgemeinen Verkehr sei wichtig. Der Weg zu den Parkplätzen der Mitarbeiter müsse möglichst kurz und sicher sein. Lange Anfahrtswege seien unattraktiv gerade für zukünftige Mitarbeiter, an denen es zunehmend fehle.
- Straßenbahn:
  - Bei den Umsetzungsschritten solle der Straßenbahnring eine hohe Priorität haben.
- Fuß- und Radverkehrsbrücke:
  - Die Fuß- und Radverkehrsbrücke widerspreche den Naturschutzgesetzen. Nach Berechnungen des Teams ASTOC sei die Entlastung durch die Brücke zudem überraschend gering.
  - Der Gemeinderat müsse nach der Beauftragung einer Studie über die schädlichen Auswirkungen einer Neckarquerung gefragt werden.
  - Die Umsetzung der Fuß- und Radverkehrsbrücke würde Jahre dauern. Eine Alternative wäre die umweltverträglichere Seilbahn.

## Freiraum

- Freiflächen
  - Das Freihalten der Freiflächen sei notwendig für den Landschaftsbau, auch im Hinblick auf den Klimawandel.
  - Es sei positiv hervorzuheben, dass die Flächen für eine Umsetzung der Anforderungen ausreichend seien und dass das Handschuhsheimer Feld nicht berührt wird.
  - Eine gesunde Ernährung sei wichtig, dafür würden die Flächen im Handschuhsheimer Feld benötigt.

- Die Versiegelung müsse Grenzen finden.

#### **4. Resümee – Zusammenfassung möglicher Ergebnisse**

Frau Professorin Doktor Stein und Herr Fahrwald fassen die Ergebnisse der Kleingruppen und der Plenumsdiskussion zusammen:

Große Einigkeit gebe es bei dem Bau des kleinen Straßenbahnringes sowie der „Norderschließung“ bis zum Sportzentrum Nord, auch als Voraussetzung für weitere Verdichtung. Das Ziel einer Reduzierung des MIV werde ebenfalls breit geteilt, hier werde lediglich über den Umfang und die Erreichbarkeit debattiert. Hinsichtlich der Stellplätze sei der Aspekt der differenzierten Betrachtung unterschiedlicher Tage und Tageszeiten hinzugekommen. Die kostendeckende Bewirtschaftung sei Beschlusslage auf Landesebene und habe laut den Fachexperten Konsequenzen. Von Seiten der Experten sei die Bildung von Adressen ergänzt worden.

Große Diskussionen habe es bei dem Thema Flächenverbrauch gegeben, sowohl mit Bezug auf die Sportflächen als auch hinsichtlich der unterschiedlichen Bedarfe von Klinikum und Universität. Auch der Hühnerstein sei weiterhin kontrovers diskutiert worden. Bezüglich der Befürchtungen der Kleingruppen hinsichtlich der extremen Verdichtung sei der Hinweis von Herrn Professor Cody auf den optimalen Verdichtungsgrad zu berücksichtigen.

Die Aspekte Nutzungsvielfalt aus den Kleingruppen seien im Plenum weniger diskutiert worden, hier sei eher die Themen der einschränkenden blauen Linie und des studentischen Wohnens aufgekommen. Die Bedeutung der Freiraumqualität aus den Kleingruppen sei durch die Experten aufgegriffen worden, in der Plenumsdiskussion allerdings ebenfalls weniger diskutiert worden. Der Themenbereich der technischen Infrastruktur wurde nicht weiter vertieft.

Festzuhalten sei, dass es weiterhin Diskussionen über Anpassungen geben werde, was die Notwendigkeit eines flexiblen, aber robusten Konzeptes unterstreiche. Es gebe unterschiedliche Zugänge zu den Themen, weshalb man keine abschließende, klare Empfehlung des Forums erwarten könne. Vielmehr seien die unterschiedlichen Aspekte in der Beschlussvorlage für die Gemeinderäte darzustellen.

Es wird der Vorschlag gemacht, dem Gemeinderat die Stellungnahme und Empfehlung der Experten als Basis für weitere Beratungen auch vom Forum zu empfehlen. Dieser

eindeutige Bezug auf die Experten wird jedoch kritisch gesehen. Herr Eisenbarth verweist im Übrigen auf die Geschäftsordnung, nach der im Forum Abstimmungen nicht vorgesehen seien. Es wird von einer Abstimmung des Forums abgesehen.

## **5. Ausblick, Abschluss**

Herr Fahrwald und Frau Professorin Doktor Stein bedanken sich für die engagierte Diskussion.

Im ersten Quartal des Jahres 2022 werde in den Bezirksbeiräten und Ausschüssen über die Entwicklungsentwürfe und das weitere Vorgehen beraten. Voraussichtlich im Frühjahr 2022 solle dann der Gemeinderat entscheiden.

5.5.4            Online-Beteiligung vom 23. September bis 07. Oktober 2021



**zebralog**

# Masterplanverfahren im Neuenheimer Feld / Neckarbogen

**Auswertungsbericht | Online-Dialog zur Konsolidierungsphase  
vom 23. September bis 07. Oktober 2021**

# Inhalt

<b>1 Einleitung und Hintergrund .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Quantitativer Überblick über die Beteiligung am Online-Dialog .....</b>	<b>7</b>
2.1 Der Dialog in Zahlen .....	7
2.2 Quantitativer Überblick der Beiträge .....	10
<b>3 Qualitative Auswertung der Online-Beteiligung zu den Entwürfen.....</b>	<b>13</b>
3.1 Methodische Vorgehensweise .....	13
3.2 Übersicht der Kommentare zu den Entwürfen und zu den Mobilitätsvarianten .....	14
3.3 Auswertung Team ASTOC.....	20
3.4 Auswertung Team Höger.....	28
3.5 Auswertung nach Stadtteilen.....	36
<b>4 Stadtteilgespräch zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten .....</b>	<b>38</b>
4.1 Blickwinkel Bergheim zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten.....	40
4.2 Blickwinkel Handschuhsheim zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten .....	40
4.3 Blickwinkel Neuenheim zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten .....	41
4.4 Blickwinkel Wieblingen zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten .....	42
4.5 Blickwinkel aus weiteren Stadtteilen zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten.....	43
4.6 Allgemeine Rückmeldungen .....	44
4.7 Fazit .....	46
<b>5 Nächste Schritte .....</b>	<b>47</b>
<b>6 Anlage (3 Teile) .....</b>	<b>48</b>
6.1 Anhang 1: Original-Kommentare Team ASTOC .....	48
6.2 Anhang 2: Original-Kommentare Team Höger.....	75
6.3 Anhang 3: Originalbeiträge aus dem Stadtteilgespräch (Online und Vor-Ort) zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten .....	111



## Abbildungen

---

Abbildung 1: Screenshots des Dialogbereichs zur Online-Beteiligung zu den Entwürfen .....	6
Abbildung 2: Anzahl der eindeutigen Besuche auf der Plattform im Verlauf des Online-Dialogs .....	7
Abbildung 3: Verweisarten auf die Online-Plattform .....	8
Abbildung 4: Gerätetypen der Besuche .....	9
Abbildung 5: Anzahl der Kommentare zu den Entwürfen pro Tag im Verlauf des Onlinedialogs .....	9
Abbildung 6: Zuordnung Kommentare nach Stadtteilen im Team ASTOC und Team Höger .....	12
Abbildung 7: Zuordnung Kommentare nach Kategorien in beiden Teams .....	14
Abbildung 8: Screenshot des Dialogbereichs zur Online-Beteiligung zu den Mobilitätsvarianten inkl. Livestream des Stadtteilgesprächs. ....	39

## Tabellen

---

Tabelle 1: Webseiten, von denen die Nutzer und Nutzerinnen auf die Plattform zugegriffen haben .....	8
Tabelle 2: Anzahl der Kommentare (gesamt) zu den Entwürfen der zwei Planungsbüros und zum Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten (inkl. Moderationskommentare) .....	10
Tabelle 3: Zuordnung Kommentare und Antworten auf Kommentare nach Stadtteilen im Team ASTOC und Team Höger und im Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten .....	11

# 1 Einleitung und Hintergrund

---

Der vorliegende Auswertungsbericht umfasst eine quantitative und qualitative Auswertung der Ergebnisse der Online-Beteiligung der Konsolidierungsphase zum Masterplanverfahren im Neuenheimer Feld/Neckarbogen. Die Online-Beteiligung, die vom 23. September (18 Uhr) bis 7. Oktober (24 Uhr) stattfand, ist ein Baustein von mehreren Beteiligungsangeboten (siehe dazu auch: [www.masterplan-neuenheimer-feld.de/dialog/informationen/oeffentlichkeitsbeteiligung-und-gremienlauf](http://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/dialog/informationen/oeffentlichkeitsbeteiligung-und-gremienlauf)).

Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung innerhalb der Konsolidierungsphase zum Masterplanverfahren war es, Rückmeldungen und Anregungen zu den Entwicklungsentwürfen der Planungsteams ASTOC und Höger zu bekommen.

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



Abbildung 1) hatten Besucher und Besucherinnen vom 23. September bis 07. Oktober 2021 die Möglichkeit, die Entwürfe der Planungsbüros ASTOC und Höger anzusehen und sich mit ihren Meinungen und Ideen einzubringen. Der Beteiligungsgegenstand waren die zwei Entwürfe der Planungsbüros, für die ein „Online-Raum“ eingerichtet wurde, in dem diese Entwürfe (inkl. detaillierte Planungsunterlagen) präsentiert wurden.

Dabei wurden die Teilnehmer und Teilnehmerinnen zu den zwei Entwürfen gefragt:

- **Welche Anmerkungen und Hinweise haben Sie zum Gesamtkonzept?**
- **Welche wesentlichen Entwurfs Elemente sollten aus Ihrer Perspektive im Masterplan enthalten sein?**
- **Welche spezifischen Hinweise zu den drei Kategorien Städtebau und Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur haben Sie?**

Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen konnten ihren Beitrag dem jeweiligen Stadtteil zuordnen, um so eine stadtteilspezifische Auswertung zu ermöglichen.

Neben den zwei Themenräumen der Planungsbüros gab es außerdem die Möglichkeit, sich in einem weiteren Diskussionsraum, „dem Stadtteilgespräch“, zu den Vor- und Nachteilen der Mobilitätsvarianten aus Sicht der einzelnen Stadtteile zu äußern.

Um eine möglichst niedrighschwellige Teilnahme zu ermöglichen, mussten sich die Besucher und Besucherinnen der Seite nicht anmelden oder registrieren, sondern konnten als „Gast“ Kommentare bei der Online-Beteiligung abgeben.

## Ihr Beitrag zu den Entwürfen

2 Thesen | 0 Bewertungen | 186 Kommentare



Die Beteiligung der Öffentlichkeit im Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen geht nun in der Konsolidierungsphase weiter. Die Planungsbüros Astoc und Höger haben je einen Entwurf für die zukünftige Entwicklung des Campus vorlegen.

Sie haben im Rahmen der Online-Beteiligung vom 23. September (18 Uhr) bis 07. Oktober 2021 (24 Uhr) hier die Möglichkeit, die Entwürfe der beiden Planungsbüros ASTOC und Höger anzusehen und sich mit Ihren Meinungen und Ideen einzubringen. Dafür gibt es zwei Themenräume:

1. Team ASTOC: Hier können Sie uns Ihre Eindrücke zum Entwurf des Büros ASTOC mitteilen.
2. Team Höger: Hier können Sie uns Ihre Eindrücke zum Entwurf des Büros Höger mitteilen.

Wenn Sie die möglichen Auswirkungen der ausgewählten Mobilitätsvarianten aus der Stadtperspektive diskutieren möchten geht es [hier](#) zum Stadtteilgespräch der Mobilitätsvarianten.

In Kürze finden Sie den Livestream [hier](#).



### Team ASTOC

Ihr Beitrag zu den Entwürfen

91 Kommentare

Welche Anmerkungen und Hinweise haben Sie zum **Gesamtkonzept**?  
Welche **wesentlichen Entwurfselemente** sollten aus Ihrer Perspektive im Masterplan enthalten sein?

Machen Sie mit!



### Team Höger

Ihr Beitrag zu den Entwürfen

95 Kommentare

Welche Anmerkungen und Hinweise haben Sie zum **Gesamtkonzept**?  
Welche **wesentlichen Entwurfselemente** sollten aus Ihrer Perspektive im Masterplan enthalten sein?

Machen Sie mit!

Abbildung 1: Screenshots des Dialogbereichs zur Online-Beteiligung zu den Entwürfen

## 2 Quantitativer Überblick über die Beteiligung am Online-Dialog

### 2.1 Der Dialog in Zahlen

Während des Beteiligungszeitraums gab es auf der Plattform insgesamt **13.682** Seitenansichten, wovon **9.115** 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 **3.215** Besucherinnen und Besuchern aufgesucht. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** stellt diese Besuche im zeitlichen Verlauf des Online-Dialogs, nach einzelnen Tagen aufgeschlüsselt, dar.

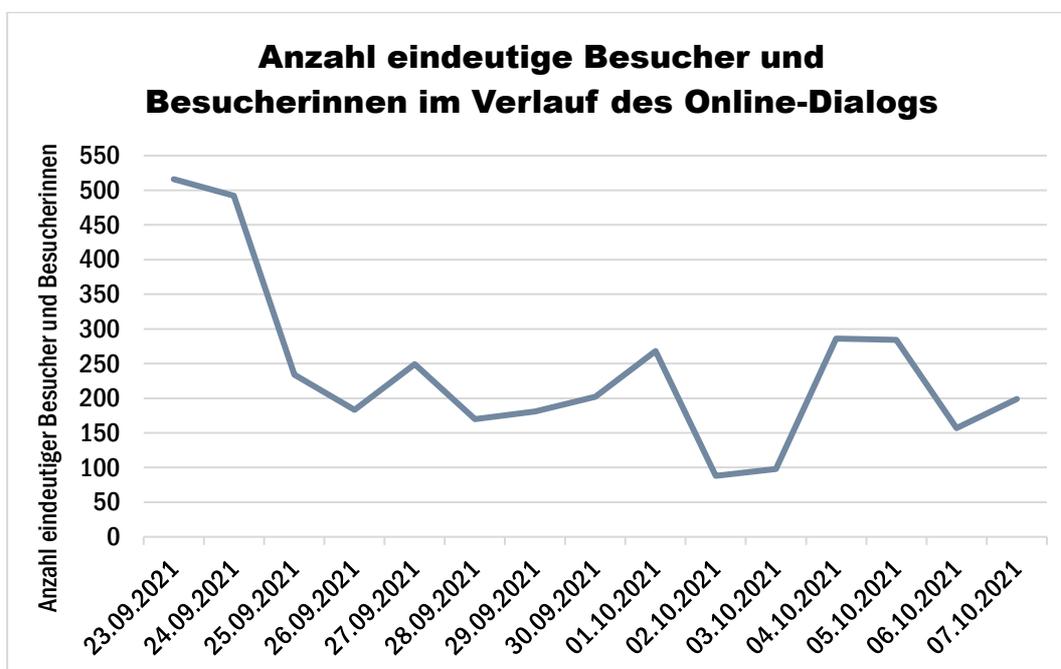


Abbildung 2: Anzahl der eindeutigen Besuche auf der Plattform im Verlauf des Online-Dialogs

Der Verlauf zeigt hohe Besucherzahlen zu Beginn des Beteiligungszeitraums. Gegen Ende der Beteiligung, in den letzten fünf Tagen, steigt die Besucherzahl noch einmal auf bis zu 280 Besuche pro Tag an.

Von den 4.009 Besucherinnen und Besuchern waren **3.215** 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 **5:34 Minuten**.

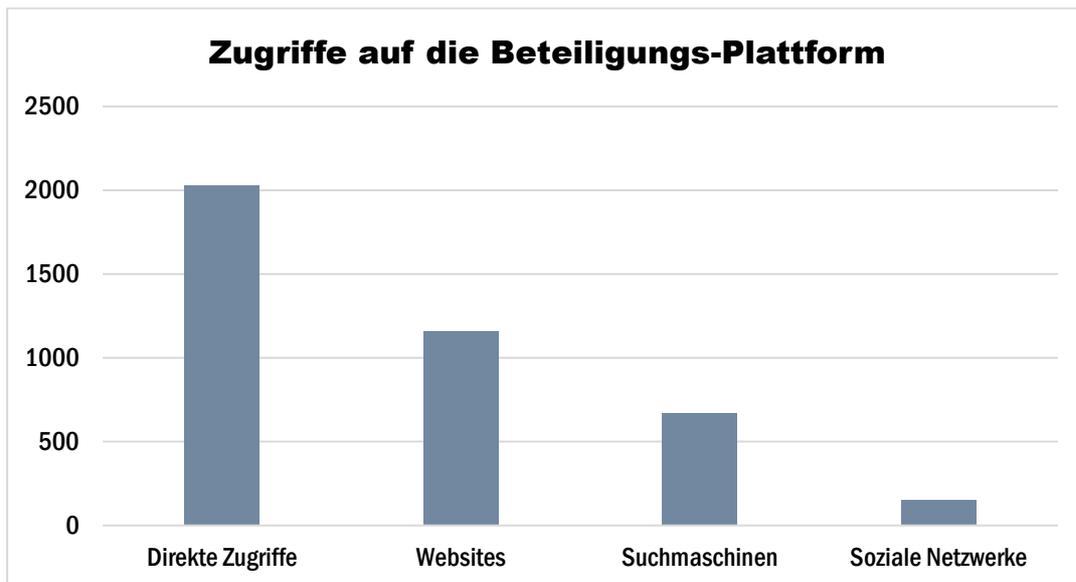


Abbildung 3: Verweisarten auf die Online-Plattform

Die Online-Plattform „Masterplan Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen“ wurde unterschiedlich aufgerufen. Dies wird in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dargestellt. Der Großteil der Nutzerinnen und Nutzer, mit **2.032** Aufrufen, griff direkt auf die Webseite zu. Der Zugriff über Suchmaschinen auf die Webseite erfolgte **669** Mal. **1.157** Mal wurde die Plattform über Links auf anderen Webseiten aufgerufen. Über Soziale Netzwerke wie Facebook, Twitter oder LinkedIn wurde die Webseite **151** Mal aufgerufen. Die Top 10 Webseiten, von denen die Nutzer und Nutzerinnen auf die Plattform gelangten, werden in der Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Webseiten, von denen die Nutzer und Nutzerinnen auf die Plattform zugegriffen haben

WEBSEITEN	ANZAHL DER BESUCHE
<a href="http://www.heidelberg.de">www.heidelberg.de</a>	390
<a href="http://www.heidelberg24.de">www.heidelberg24.de</a>	281
sps10.ads.krz.uni-heidelberg.de	168
www-heidelberg24-de.cdn.ampproject.org	102
Inks.gd	56
<a href="http://www.rnz.de">www.rnz.de</a>	27
<a href="http://www.mannheim24.de">www.mannheim24.de</a>	19
buendnis-masterplan.de	14
<a href="http://www.uni-heidelberg.de">www.uni-heidelberg.de</a>	12
www.tieburg.de	10

Der Zugriff auf die Website erfolgte durch verschiedene Gerätetypen. Diese sind in Abbildung 4 zu sehen. **57 Prozent** aller Besuche waren Zugriffe vom Desktop auf die Plattform. **38 Prozent** der Nutzerinnen und

Nutzer griffen mit dem Smartphone und drei **Prozent** mit dem Tablet auf die Webseite zu. Zwei **Prozent** griffen mit einem sogenannten Phablet zu.

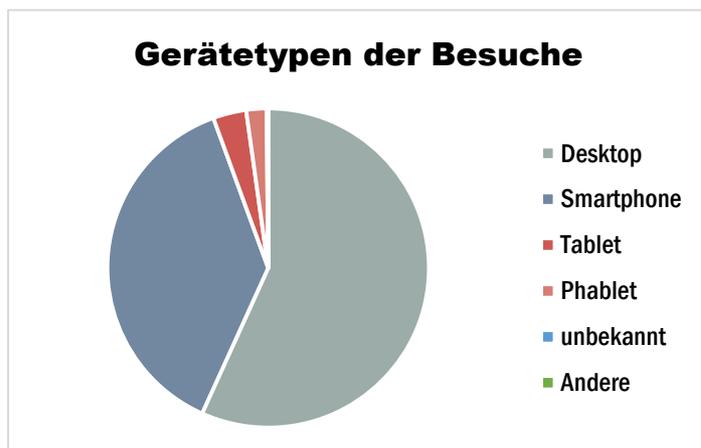


Abbildung 4: Gerätetypen der Besuche

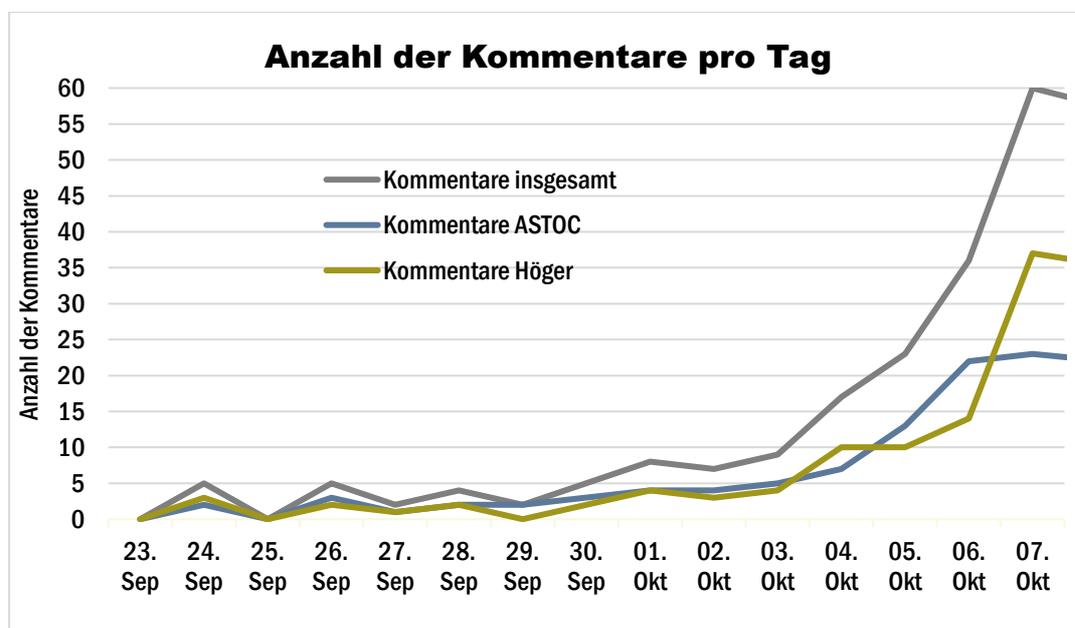


Abbildung 5: Anzahl der Kommentare zu den Entwürfen pro Tag im Verlauf des Onlinedialogs. Insgesamt wurden 186 Kommentare (inklusive Antworten auf die Kommentare) zu den Entwürfen (ASTOC (91), Höger (95)) abgegeben.

Blickt man auf den Zeitverlauf der abgegebenen Kommentare in Abbildung 5 fällt auf, dass die Anzahl der Kommentare pro Tag zum Ende hinzugenommen hat. Während zu Beginn des Dialogs im Schnitt bis zu fünf Kommentare pro Tag abgegeben wurden, stieg die Zahl auf über 20 Kommentare am 5. Oktober. Am letzten Tag des Online-Dialogs wurden 60 Kommentare abgegeben. Von den 91 Kommentaren, die zum Entwurf von ASTOC abgegeben wurden, waren 31 davon Antworten auf Kommentare und von den 95 Kommentaren bei dem Entwurf von Höger waren 28 davon Antworten auf Kommentare.

## 2.2 Quantitativer Überblick der Beiträge

Im folgenden Kapitel wird die Verteilung der Kommentare zu den Entwürfen der Planungsbüros sowie eine Verteilung der Stadtteile, die die Nutzer und Nutzerinnen bei der Kommentarabgabe wählen konnten, dargestellt.

Bei jedem der zwei Entwürfe konnten die Nutzerinnen und Nutzer eigene Kommentare verfassen oder die Kommentare von anderen Nutzerinnen und Nutzern kommentieren.

### Anzahl aller eingegangenen Kommentare

Tabelle 2: Anzahl der Kommentare (gesamt) zu den Entwürfen der zwei Planungsbüros und zum Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten (inkl. Moderationskommentare)

DIALOGRAUM	ANZAHL KOMMENTARE (GESAMT)	DAVON ANZAHL ANT- WORTEN AUF KOMMENTARE
<b>Entwurf Team ASTOC</b>	91	31
<b>Entwurf Team Höger</b>	95	28
<b>Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten</b>	87	11
<b>Gesamt</b>	<b>273</b>	<b>70</b>

Insgesamt wurden 91 Kommentare zum Entwurf des Team ASTOC abgegeben, davon waren 31 Antworten auf Kommentare. Zum Entwurf des Team Höger schrieben die Teilnehmenden 95 Kommentare, wobei davon 28 Antworten auf Kommentare waren. Zu den Entwürfen wurden also 186 Kommentare (inkl. Antworten) abgegeben. Im Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten wurden insgesamt 87 Kommentare (inkl. Antworten) abgegeben. Von diesen 87 waren 11 Antworten auf Kommentare. Während des gesamten Dialogzeitraums wurden demnach auf der Plattform insgesamt 273 Kommentare verfasst.

## Anzahl der Kommentare und Antworten nach Stadtteilen

Tabelle 3: Zuordnung Kommentare und Antworten auf Kommentare nach Stadtteilen im Team ASTOC und Team Höger und im Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten

STADTTEIL	TEAM ASTOC		TEAM HÖGER		STADTTEIL- GESPRÄCH ZU DEN MOBI- LITÄTSVA- RIANTEN		GESAMT	
	Kommentare	Antworten	Kommentare	Antworten	Kommentar	Antworten	Kommen- tare	Antworten
<b>Bergheim</b>	6	0	3	1	16	0	<b>25</b>	<b>1</b>
<b>Handschuhs- heim</b>	7	1	7	4	17	0	<b>31</b>	<b>5</b>
<b>Neuenheim</b>	7	0	4	1	10	3	<b>21</b>	<b>4</b>
<b>Wieblingen</b>	6	19	16	12	14	2	<b>36</b>	<b>33</b>
<b>Weitere Stadt- teile</b>	20	11	24	6	19	6	<b>63</b>	<b>23</b>
<b>Umland</b>	14	0	13	4	0	0	<b>27</b>	<b>4</b>
<b>Gesamt</b>	<b>91</b>		<b>95</b>		<b>87</b>		<b>273</b>	

Tabelle 4 zeigt, dass in allen Beteiligungsmöglichkeiten zusammen betrachtet am meisten Kommentare (inklusive Antworten auf diese) aus der Sicht „weitere Stadtteile“ verfasst wurden (86). Aus der Perspektive des Stadtteils Wieblingen gingen insgesamt 69 Kommentare und Antworten ein. Aus der Perspektive des Stadtteils Handschuhsheim wurden insgesamt 36 Kommentare abgegeben, 31 aus dem Umland, 26 aus Bergheim und 25 aus Neuenheim.

Zwischen den Entwürfen Team ASTOC und Team Höger sind nur minimale Unterschiede in der Anzahl der Beiträge pro Stadtteil erkennbar. Deutlich wird auch hier, dass die meisten Kommentare und Antworten der Kategorie „weitere Stadtteile“ (61) zugeordnet wurden, gefolgt von Wieblingen (52), Umland (31), Handschuhsheim (19), Neuenheim (12) und Bergheim (10). (siehe auch Abbildung 6)

Im Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten wurde ebenfalls am meisten aus der Perspektive „weiterer Stadtteile“ diskutiert. Aus dem Umland gab es hier keine Kommentare und die Anzahl der Kommentare aus den Stadtteilen war mit Bergheim (16), Handschuhsheim (17), Neuenheim (13), Wieblingen (16) sehr ausgewogen.

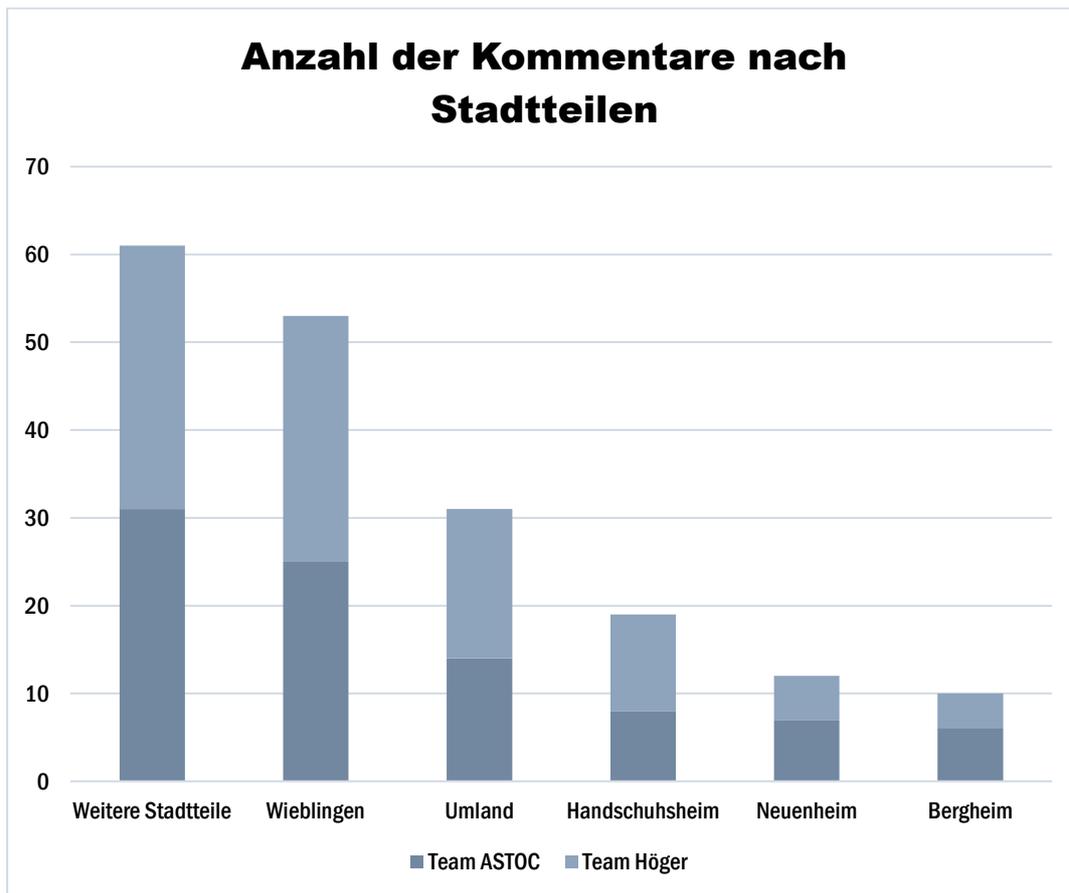


Abbildung 6: Zuordnung Kommentare nach Stadtteilen im Team ASTOC und Team Höger

## 3 Qualitative Auswertung der Online-Beteiligung zu den Entwürfen

---

Die Ergebnisse der qualitativen Auswertung der Online-Beteiligung werden im Folgenden vorgestellt.

Die Anmerkungen und Meinungen zu den zwei Entwürfen der Planungsbüros **Team Höger** und **Team ASTOC** werden in einzelnen Kapiteln dargestellt. Dabei wurden die Inhalte der Kommentare den vier Themenbereichen **Städtebau und Freiraum, Mobilität, Technische Infrastruktur und Logistik** und **Sonstiges** sowie den vier Kategorien Vorteile, Nachteile, Kontroverses und Anregungen zugeordnet.

### 3.1 Methodische Vorgehensweise

Mit dem Auswertungsbericht soll ein Überblick darüber gegeben werden, welche Vorteile und welche Nachteile die Teilnehmenden des Dialogs bei den Entwurfsplanungen der beiden Teams sehen und welche weiteren Anmerkungen sie haben. Die Rückmeldungen sollen eine Grundlage zur weiteren Abwägung und politischen Beratung geben.

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

- Für die Auswertung wurden zunächst alle Kommentare von der Online-Plattform exportiert und als Excel-Datei eingefügt.
- Die Kommentare zu den Entwürfen der beiden Büros wurden den vier Themenbereichen Städtebau und Freiraum, Mobilität, technische Infrastruktur und Logistik sowie Sonstiges zugeordnet.
- Sämtliche Kommentare wurden im nächsten Schritt inhaltlich zusammengefasst. Dabei wurden gleiche Inhalte zu einem Schlagwort zusammengefasst.
- Die Schlagworte wurden anschließend zu den Kategorien Vor- und Nachteile sowie weitere Anmerkungen zugeordnet.
- Bezogen sich Beiträge auf beide Entwürfe, sind die Hinweise auch beiden Entwürfen zugeordnet worden, das heißt, der Hinweis erscheint an beiden Stellen.
- Die Beiträge zum Stadtteilgespräch wurden zudem stadtteilspezifisch ausgewertet, um ein differenziertes Meinungsbild zu den Mobilitätsvarianten hinsichtlich der jeweiligen Stadtteilperspektive zu ermöglichen.

**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. Die gesammelten Einschätzungen werden zusammen mit den weiteren Bausteinen der Öffentlichkeitsbeteiligung, den Empfehlungen der Experten und Expertinnen und lokalen Fachvertreter und -vertreterinnen sowie den Ergebnissen der Vorprüfung betrachtet und durch die Projektträger zu einer Beschlussvorlage entwickelt.

### 3.2 Übersicht der Kommentare zu den Entwürfen und zu den Mobilitätsvarianten

Die Moderation hat die Kommentare den vier Kategorien Städtebau und Freiraum (Kategorie 1), Mobilität (Kategorie 2), technische Infrastruktur und Logistik (Kategorie 3) sowie Sonstiges (Kategorie 4) zugeordnet und diese nach Vorteilen, Nachteilen, kontrovers diskutierten Themen und Anregungen unterteilt. Dabei wurden den einzelnen Kommentaren auch mehrere Kategorien zugeordnet.

In der folgenden Abbildung ist erkennbar, dass die meisten Kommentare dem Thema Mobilität zugeordnet werden konnten, nachfolgend dem Thema Städtebau und Freiraum. Wenige Beiträge wurden dem Thema technische Infrastruktur und Logistik zugeordnet.

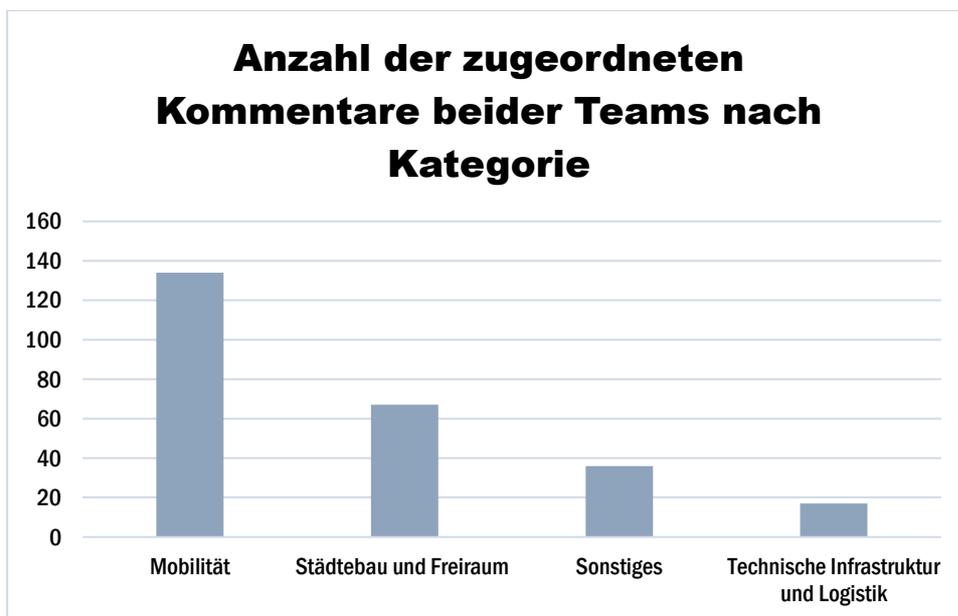


Abbildung 7: Zuordnung Kommentare nach Kategorien in beiden Teams

In den folgenden Tabellen finden sich eine Zuordnung der Schlagworte/Kategorien zu den Kommentaren wieder, aufgeteilt nach den jeweiligen Teams.

## Team ASTOC

Als positiv im Planungsentwurf des Büros ASTOC wurde bewertet, dass ein Straßenbahn(ring) geplant ist. Die autofreie Zone, keine 5. Neckarquerung und kein Nordzubringer wurden sowohl positiv als auch negativ bewertet.

Auch die Mobilitätshubs wurden einerseits positiv kommentiert, andererseits als problematisch für den Lieferverkehr eingestuft.

Zum Freiraum gab es gegensätzliche Meinungen. In einigen Kommentaren wurden die Erhöhung der Freiraumqualität bzw. Schonung des Freiraums als Vorteil benannt, andere Teilnehmende sahen geringere Freiraumqualitäten in dem Entwurf. Hier wurde besonders die Reduktion des Zoos und der vorgeschlagene Flächentausch/Verlagerung kritisiert.

Der Ausbau des ÖPNV, die Straßenbahn und Radwege wurden grundsätzlich positiv aufgenommen, jedoch wurden an einige Stellen auf Lücken z.B. fehlende Anschlüsse oder Verbindung hingewiesen.

Als Nachteil wurde benannt, dass die organisatorische Trennung von Klinikum und Universität bezüglich des Lieferverkehrs nicht berücksichtigt wurde.

KATEGORIE	VORTEILE	NACHTEILE	KONTROVERS	ANREGUNGEN
<b>Städtebau und Freiraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung vor Außenentwicklung</li> <li>• Schonung des Freiraumes</li> <li>• Erhöhung der Freiraumqualität</li> <li>• Wohnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzungsvielfalt fraglich</li> <li>• Flächentausch / Verlagerung nicht sinnvoll</li> <li>• Geringe Freiraumqualitäten</li> <li>• Reduktion der Zooflächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion der Zooflächen</li> <li>• Nachverdichtung</li> <li>• Freiraumqualität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung des Flächenbedarfs im Kontext von Klima- und Verkehrsbelangen</li> <li>• Weiterentwicklung des Zoos</li> <li>• Klimaschutz</li> <li>• Mehr Freiraumqualitäten</li> </ul>
<b>Mobilität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenbahn(ring)</li> <li>• Autofreie Zone</li> <li>• Streckenführung der Straßenbahn</li> <li>• Keine 5. Neckarquerung</li> <li>• Kein Nordzubringer</li> <li>• Kein Tunnel</li> <li>• Mobilitätshubs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachverdichtung ohne weitere Verkehrsanbindungen wird nicht funktionieren</li> <li>• Keine 5. Neckarquerung / es braucht eine 5. Neckarquerung</li> <li>• Äußere Erschließung für den Individualverkehr fehlt</li> <li>• Keine Alternative zum Individualverkehr</li> <li>• Einschränkung des Autoverkehrs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5. Neckarquerung</li> <li>• Nordzubringer (Handschuhsheimer Feld)</li> <li>• Tunnel</li> <li>• Bebauung Hühnerstein</li> <li>• P&amp;R Plätze</li> <li>• Benötigte Anzahl von Parkplätzen</li> <li>• Geplanter Umgang mit Parkplätzen</li> <li>• Straßenbahn</li> <li>• Seilbahn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region als vernetztes Gesamtsystem sehen</li> <li>• Attraktivität ÖPNV stärken</li> <li>• Klimaschutz</li> <li>• Verbesserung der Fahrradsituation</li> <li>• Konzepte, die Autofahren beseitigen</li> <li>• 5. Neckarquerung</li> <li>• Zufahrten zu den Kliniken</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• S-Bahn Anschluss fehlt</li> <li>• Radweg-Lösung fehlerhaft</li> <li>• Straßenbahn</li> <li>• Kein familiengerechtes Mobilitätskonzept</li> <li>• Mobilitätshubs problematisch für den Anlieferverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Notwendigkeit des Individualverkehrs</li> <li>• Anbindung vom MIV zum Umweltverbund</li> <li>• Mobilitätshubs</li> </ul>	
<b>Technische Infrastruktur und Logistik</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die organisatorische Trennung von Klinikum und Universität muss berücksichtigt werden, besonders was den Lieferverkehr angeht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätshubs positiv für Individualverkehr – nachteilig für Lieferverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist zu berücksichtigen, dass hier Müllplätze des Studierendenwerks sind und die LKW-Logistik stattfindet</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaschutz vs. Wohl der Einwohnerinnen und Einwohner</li> <li>• Entwurf zu wenig visionär</li> </ul>

## Team Höger

Der Planungsentwurf des Büros Höger wurde hinsichtlich der Öffnung des Campus zum Fluss, sowie der Quartiersbildung durch Raumkanten hin positiv bewertet. Der Entwurf trage zu einer Erhöhung der Freiraumqualität bei.

Kontroverse Meinungen gab es zum Thema Parkplätze (Ausbau von Parkplätzen vs. Flächenknappheit), 5. Neckarquerung, Nordzubringer, autofreie Zonen vs. Notwendigkeit von Individualverkehr oder Bau von Tiefgaragen.

Es wurde angemerkt, dass Park and Ride Parkplätze mit Umsteigemöglichkeiten in Bus- und Straßenbahn und attraktive Fahrpläne bei dem Entwurf fehlen. Die äußere Erschließung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und der Anschluss an die Nachbargemeinden nicht gelungen sei. Die Mobilitäthubs seien fehlerhaft und der Vorschlag des Einbahnstraßenverkehr sei zu teuer.

Als Anregung wurde mitgegeben, das beim Verkehrskonzept noch stärker der Anschluss ans Umland mitgedacht werden müsse. Und Multimodale Lösung der Verkehrswende durch ermöglichte Kombination der Verkehrsmittel angestrebt werden sollten.

KATEGORIE	VORTEILE	NACHTEILE	KONTROVERS	ANREGUNGEN
<b>Städtebau und Freiraum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenentwicklung vor Außenentwicklung</li> <li>• Schonung des Freiraums</li> <li>• Erhöhung der Freiraumqualität</li> <li>• Quartiersbildung durch Raumkanten</li> <li>• Öffnung des Campus zum Fluss hin</li> <li>• Wohnen /Studentenwohnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mögliche Konflikte beim Campuswohnen/Kita</li> <li>• Quartiersbildung durch Raumkanten</li> <li>• Einschränkung des Zoos als grüne Oase im INF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau von Parkplätzen vs. Flächenknappheit</li> <li>• Nachverdichtung</li> <li>• Freiraumqualitäten</li> <li>• Quartiersbildung durch Raumkanten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung des Flächenbedarfs im Kontext von Klima- und Verkehrsbelangen</li> <li>• 5. Neckarquerung</li> <li>• Klimaschutz</li> <li>• Angebot für Studierende</li> <li>• Mehr Freiraumqualitäten</li> <li>• Bessere Vernetzung des Zoos mit den Forschungseinrichtungen</li> </ul>
<b>Mobilität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fuß- und Radbrücke für Fußgängerinnen und Fußgänger und Fahrräder</li> <li>• Nachhaltigkeit</li> <li>• Kleiner Straßenbahnring</li> <li>• Große autofreie Zonen</li> <li>• Kein Nordzubringer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planung einer 5. Neckarquerung</li> <li>• Verkehrsprobleme nicht grundsätzlich angegangen; umfassende Verkehrsplanung nicht erreicht</li> <li>• Äußere Erschließung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist nicht gelungen</li> <li>• Einbahnstraßenverkehr zu teuer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5. Neckarquerung als Radwegbrücke (ein Bonus und eine Verbesserung der Lebensqualität vs. Eingriff in Naturschutzgebiete)</li> <li>• 5. Neckarquerung für Autos, S-Bahn-Anbindung (Entlastung für Bergheim vs. Klimaschutz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau, Vernetzung und Bewerben von P&amp;R-Möglichkeiten in Heidelberg und Umland</li> <li>• Beseitigen des Anreizsystems für Autoverkehr, z.B. geringe Kosten des und Anzahl der Möglichkeiten zum Parken, bei gleichzeitigem Ausbau des ÖPNV</li> <li>• Anbinden des Umlands durch ÖPNV</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätshubs fehlerhaft</li> <li>• Fehlende Parkplätze</li> <li>• Es fehlen P&amp;R-Plätze mit Umsteigemöglichkeiten in Bus- und Straßenbahn und attraktive Fahrpläne</li> <li>• Fehlender Anschluss an andere Stadtteile und Nachbargemeinden</li> <li>• Radweglösung verbesserungsfähig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ort der Radverkehrsbrücke (Vorschlag Team Höger vs. PHV-Brücke)</li> <li>• Straßenbahnanbindung / Haltestellen Verortung</li> <li>• Tiefgarage (mehr Freiflächen überirdisch vs. nicht wirtschaftlich)</li> <li>• Nordzubringer (Handschuhsheimer Feld)</li> <li>• Autoverkehr (Reduktion vs. Nutzung des Autos notwendig, z.B. Besucherinnen und Besucher des Zoos, Patientinnen und Patienten)</li> <li>• Fahrradinfrastruktur</li> <li>• Einbahnstraßenverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Multimodale Lösung der Verkehrswende durch ermöglichte Kombination der Verkehrsmittel</li> <li>• Förderung des Radverkehrs und Ausbau seiner Infrastruktur</li> <li>• Einführung City-Maut, um Pendlerverkehr zu verringern</li> <li>• Flächennutzung</li> </ul>
--	--	---	---	---

<p><b>Technische Infrastruktur und Logistik</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klimaneutrale Energieversorgung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lieferverkehr: Die Verteilung über einen einzigen Hub am VZM ist unterdimensioniert</li> <li>• Die organisatorische Trennung von Klinikum und Universität muss berücksichtigt werden, besonders was den Lieferverkehr angeht --&gt; Schon heute ist es schwierig Sendungen richtig zuzuordnen. Dies führt zu unnötigen Wegen für Lieferdienste.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beim Ausbau des Klausenpfades für den MIV ist zu berücksichtigen, dass über diesen Weg Feuerwehrzufahrten und Müll-Logistik stattfinden.</li> </ul>
<p><b>Sonstiges</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nummerierung auf den Plänen stimmt nicht mit Gebäudeanordnung (Nummerierung) im Original überein --&gt; Es fehlen auf dem Plan existierende Gebäude</li> <li>• Entwurf zu wenig visionär</li> <li>• die Naturschutzgesetze und FFH-Richtlinien werden nicht berücksichtigt, die besagen, dass in Naturschutzgebieten nicht gebaut werden darf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsatzfahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• [Dass] beide Entwürfe nicht alles haben und in beiden Entwürfen vieles drin ist.</li> <li>• Wo sollen Einsatzfahrzeuge fahren</li> </ul>

### 3.3 Auswertung Team ASTOC

#### Team ASTOC: Thema „Städtebau und Freiraum“

Genannte Vorteile	<ul style="list-style-type: none"><li>• Innenentwicklung vor Außenentwicklung<ul style="list-style-type: none"><li>○ Erhalt des Bestandes</li><li>○ Orientierung am Bestand der Bebauung</li><li>○ Bemühung um Nachhaltigkeit und Klimaneutralität</li><li>○ nachhaltige, "bescheidene" Inanspruchnahme zusätzlicher Bodenflächen</li><li>○ Nachverdichtung im bereits bebauten Teil des Neuenheimer Feldes für eine Weiterentwicklung des Campus (Uni und Klinik)</li></ul></li><li>• Schonung des Freiraumes<ul style="list-style-type: none"><li>○ Schonung der Natur und des Freiraumes</li><li>○ keine Bebauung von Naturfläche (Hühnerstein)</li></ul></li><li>• Erhöhung der Freiraumqualität<ul style="list-style-type: none"><li>○ Aufwertung der Zwischenräume durch Begrünung als Naherholungsgebiet</li></ul></li><li>• Wohnen<ul style="list-style-type: none"><li>○ Wohn-Konzentration auf zwei große Standorte</li><li>○ Planung des Studierendenwerks (kleine Wohneinheiten mit 20m<sup>2</sup>, nur drei Neubauten mit sieben Vollgeschossen ausgewiesen, keine Hochhäuser, geplante Nähe der Neubauten zum Bestand)</li><li>○ raumplanerische Nutzungskonflikte und Daseinsgrundfunktionen (Wohnen) miteinander in Einklang</li></ul></li></ul>
Genannte Nachteile	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nutzungsvielfalt fraglich<ul style="list-style-type: none"><li>○ Keine Mehrfachnutzung von Gebäuden (Hörsälen u.a.) vorgesehen</li><li>○ Integration der KiTa INF 685 in Neubau K10 ist unklar (Geschossnutzung)</li></ul></li><li>• Flächentausch / Verlagerung nicht sinnvoll<ul style="list-style-type: none"><li>○ Flächentausch mit Umzug der Sportplätze entlang der Tiergartenstraße ab 2050 ist fraglich, Flächenbedarf wird sich in Zukunft weiter verringern, für Sportinstitute ist ein Umzug der Sportplätze weg von den vorhandenen Sporthallen unzumutbar</li><li>○ Verlagerung von chemischen Instituten nicht sinnvoll</li></ul></li><li>• Geringe Freiraumqualitäten<ul style="list-style-type: none"><li>○ Zu viele Bäume sollen durch Nachverdichtung gefällt werden</li></ul></li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Den Campus plangrafisch mit Bäumen zu bepflanzen ist keine gute Lösung</li> <li>○ Die Bebauung darf nicht so dicht werden wie jetzt schon angedeutet</li> <li>○ Es fehlen Grünflächen, die für Besucherinnen und Besucher gesperrt sind und die nicht durch Wege zerschnitten werden</li> <li>○ Konzept beschneidet und verkleinert durch Straßenbahntrasse den Botanischen Garten</li> <li>● Reduktion der Zooflächen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zoo muss Gelände dazugewinnen, nicht verlieren</li> <li>○ Bedarf des Zoos nach einem Quarantäne-/Bauhofgelände außerhalb des jetzigen Zooareals in erreichbarer Nähe wurde nicht berücksichtigt</li> <li>○ Parkplätze des Zoos müssen erhalten bleiben</li> <li>○ Biodiversitätszentrum sollte den Zoo nicht verkleinern</li> </ul> </li> </ul>
Ggf. kontrovers diskutierte Themen	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Reduktion der Zooflächen</li> <li>● Nachverdichtung</li> <li>● Freiraumqualität</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Überprüfung des Flächenbedarfs im Kontext von Klima- und Verkehrsbelangen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verlegung eines Campus-Teil von Neuenheim nach Wieblingen oder in die Nähe BAB-Abfahrt Dossenheim, um den Verkehr durch die Stadt zu verhindern und sich eine Neckarüberquerung sparen</li> </ul> </li> <li>Verlegung des Campus führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Campus (Hühnerstein) wird zu groß geplant</li> <li>○ Überprüfung des Flächenbedarfs von Universität und Kliniken (Umzug entspricht weder einer klimagerechten Planung noch ist er aus finanziellen Gründen zu rechtfertigen, zukünftige Effekte von Home-Office und digitaler Lehre und die damit verbundenen Verminderung der Wachstumsprognosen der Universität sollten berücksichtigt werden)</li> <li>○ Aufstockung der Studentenwohnheime</li> </ul> </li> <li>● Weiterentwicklung vom Zoo <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Damit der Zoo seine Forschungs-, Bildungs- und Erholungsangebote sowie seine Artenschutz- und Erhaltungszuchtprogramme aufrechterhalten kann, sollte der Masterplan genutzt werden, um den Zoo weiterzuentwickeln</li> <li>○ Zoo ins PVH verlegen, um Besucherströme umzulenken und das freiwerdende Gelände für eine positive Stadtentwicklung inkl. der notwendigen Gegenfinanzierung zu nutzen</li> <li>○ Zoo besser mit den Forschungseinrichtungen vernetzen</li> </ul> </li> <li>● Klimaschutz <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Beton verwenden, der CO2-arm produziert wurde</li> </ul> </li> </ul>

- Fassadenbegrünung und Solarzellen auf den Dächern und Fassaden ausweiten
- Die klimatische Auswirkung der Entwürfe im Campus und in den angrenzenden Stadtteilen prüfen
- Fassadenbegrünung (z.B. bei Gebäuden in Kubusform) würde zur Qualitätssteigerung der Luft sowie der Temperaturregelung beitragen.
- Mehr Freiraumqualitäten
  - Es braucht mehr und ausreichend qualitativ hochwertige Möglichkeiten zum Aufenthalt im "Grünen" mit Sitzmöglichkeiten und ohne (nahen) Verkehrslärm
  - Verlegung von Nichtlebenswissenschaften, um mehr Grün und Verbindung zum Neckar zu erhalten
  - Biodiversitätszentrum auf der Fläche der geplanten Neckarufer-Parkanlage

### Team ASTOC: Thema „Mobilität“

- |                        |   |
|------------------------|---|
| Genannte Vor-<br>teile | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Straßenbahn(ring)           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Effiziente Verkehrsmittel</li> <li>○ Verbesserung des ÖPNV</li> <li>○ Wirksame Steuerung von MIV zum Umweltverbund</li> <li>○ Verkehrskonzept der Zukunft mit Straßenbahn(ring) / Straßenbahnring / Ringerschließung des Campus mit der Straßenbahn</li> <li>○ Konzept erkennt Ringbahn als zentralen Punkt eines leistungsfähigen ÖPNV an</li> <li>○ ÖPNV (Straßenbahn) reduziert Autoverkehr</li> <li>○ Leistungsfähige Ringbahn als Alternative zum Auto</li> <li>○ Straßenbahn ermöglicht auch Familien den Zoo zu erreichen</li> </ul> </li> <li>● Autofreie Zone</li> <li>● Streckenführung der Straßenbahn           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bessere Erreichbarkeit des Neuenheimer Felds mit dem ÖPNV</li> </ul> </li> <li>● Keine 5. Neckarquerung           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 5. Querung gestrichen</li> <li>○ 5. Neckarquerung (Fuß- und Rad) ist unrealistisch</li> </ul> </li> <li>● Kein Nordzubringer           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mit Nordzubringen bekommt man den Individualverkehr noch viel weniger in den Griff</li> </ul> </li> </ul> |
|------------------------|---|

- Kein Tunnel
  - Mit einem Tunnel ginge für die notwendigen Ein- und Ausfahrten viel wertvolle Fläche drauf
- Mobilitätshubs
  - Vorteil der um den Campus verteilten Mobilitätshubs für Pendlerverkehr

**Genannte Nachteile**

- Nachverdichtung ohne weitere Verkehrsanbindungen wird nicht funktionieren
- Keine 5. Neckarquerung / es braucht eine 5. Neckarquerung
  - Neckarquerung wäre stadtplanerisch sinnvoll und würde Wieblingen besser in Stadt einbinden
  - 5. Neckarquerung könnte den SRH Campus, das Uniklinikum und die Sportstätten verbinden
  - Es fehlt die 5. Neckarüberquerung für Autos, um Bergheim zu entlasten
  - Es fehlt die Fuß- und Radbrücke nach Wieblingen
- Äußere Erschließung für den Individualverkehr fehlt
  - Fehlender Nordzubringer (Handschuhsheimer Feld) oder Tunnel
  - Keine gute Anbindung der kleineren Orte
  - Keine neue Anbindung aus anderen Stadtteilen und Nachbargemeinden
  - Keine Anbindung MIV an BAB
  - Keine Verbesserung für die Leute, die nicht aus der direkten Umgebung kommen (Patientinnen und Patienten, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer)
  - Es fehlen Zufahrtsstraßen
  - Verkehrsproblem insbesondere bei den zubringenden Straßen (Vangerowstraße/B37, Ernst-Walz-Brücke, Berliner-Straße, Dossenheimer Landstraße/B3)
  - Keine Alternative zum Individualverkehr
    - Fehlende direkte Straßenbahn-Anbindung an Ladenburg
    - Keine stadtnahe P&R-Anlagen mit direkter Anbindung an den ÖPNV und attraktiven Fahrplänen: z.B. S-Bahn-Haltepunkt Pfaffengrund/Wieblingen und Neckargemünd
- Einschränkung des Autoverkehrs
  - Es fehlen Parkflächen
  - Es fehlen Ladestationen für Elektroautos
  - Es fehlen Parkplätze für den Zoo und Patientinnen und Patienten / Besucherinnen und Besucher
  - P&R Plätze nicht ausreichend
- S-Bahn Anschluss fehlt

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Eine Anbindung an die S-Bahn in Wieblingen fehlt</li> <li>● Radweg-Lösung fehlerhaft <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Es fehlt ein Anschluss des Fahrradweges von Süden kommend über die Brücke an den Radweg des Neuenheimer Feldes</li> <li>○ Es fehlt ein Anschluss an die Brücke beim Neckaruferradweg</li> <li>○ Der Radweg aus/in das Neuenheimer Feld endet westlich der Berliner Straße, Radfahrerinnen und Radfahrer von Süden können nicht ins Neuenheimer Feld kommen</li> </ul> </li> <li>● Straßenbahn <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Straßenbahntrasse beschneidet und verkleinert den Botanischen Garten</li> <li>○ Auf dem Klausenpfad mit Einbindung Berliner Straße an der Heiligenbergschule, direkt ab Haltestelle Wieblingen, dann Haltestelle Uni / Klinikum und weiter zur Bergstraße</li> </ul> </li> <li>● Kein familiengerechtes Mobilitätskonzept <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mobilität von Familien in einer autofreien Zone eingeschränkt / erschwert</li> <li>○ Verkehrskonzept nicht familiengerecht, da nicht genug Platz für Kinderwägen im ÖPNV</li> </ul> </li> <li>● Mobilitätshubs problematisch für den Anlieferverkehr</li> </ul>
Ggf. kontrovers diskutierte Themen	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 5. Neckarquerung</li> <li>● Nordzubringer (Handschuhsheimer Feld)</li> <li>● Tunnel <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ansicht ein Tunnel werde für den Verkehr benötigt, aber im Entwurf nicht berücksichtigt vs. Ansicht ein Tunnel verringere nicht die Anzahl an Autos / Verkehrsteilnehmenden und beanspruche viel wertvolle Fläche</li> </ul> </li> <li>● Bebauung Hühnerstein</li> <li>● P&amp;R-Plätze</li> <li>● benötigte Anzahl von Parkplätzen</li> <li>● Geplanter Umgang mit Parkplätzen</li> <li>● Straßenbahn</li> <li>● Notwendigkeit vom Individualverkehr</li> <li>● Anbindung vom MIV zum Umweltverbund</li> <li>● Mobilitätshubs</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Region als vernetztes Gesamtsystem sehen</li> <li>● Die Einrichtung einer Seilbahn zwecks Nahverkehrsanschluss</li> <li>● Attraktivität ÖPNV stärken</li> </ul>

- On-Demand-Busse, die per App gerufen werden können
- Seilbahn zwischen Wieblingen und Bergheim als Nahverkehrsanschluss
- Anordnung einer weiteren Haltestelle bei der Jugendherberge, um die Erschließungswirkung der Straßenbahn zu verbessern
- **Klimaschutz**
  - Überarbeitung des Masterplanes hinsichtlich Klimaschutz, um einen ausreichenden Beitrag zum 1,5° Ziel zu leisten
  - Straßenbau ruiniert das Klima, die Landschaft und die Zukunft kommender Generationen und löst keine Verkehrsprobleme
  - Tiefgaragen mit ausreichend Lade-Infrastruktur
- **Verbesserung der Fahrradsituation**
  - Ausbau des Fahrradwegs auf dem ehemaligen Bahndamm und des Wehrstegs, um sicher mit dem Fahrrad zum Campus zu kommen
  - mehr und überdachte Fahrradstellplätze (auch im EG von Parkhäusern)
- **Konzepte, die Autofahren beseitigen**
  - Wahre Kosten für das Autofahren
  - Erhöhung der Parkgebühren
  - Reduktion von Parkplätzen auf das absolut notwendige Minimum
  - Verringerung von Anreizen wie Straßen bis an den Arbeitsplatz
  - quellnahe P+R-Anlagen in den Umlandgemeinden
  - Verkehrsknotenpunkte, die von den Pendlern gut und schnell erreicht werden können und sie mit größeren Einheiten wie Bussen oder autonom fahrenden Fahrgastzellen ins Neuenheimer Feld bringen
  - auf Wieblinger Seite unterirdisches Parkhaus mit direkter Anbindung an die Autobahn
  - Autobahnabfahrt Dossenheim
- **5. Neckarquerung**
  - Strababrücke, die den S-Bahnhof Wieblingen und evtl. PHV und Oftersheim anbindet
  - Bau einer modernen Brücke
  - behinderungsfreier Zugang von der Autobahn zum Campus, notfalls mit einer 5. Neckarquerung bzw. Parkhäusern in Wieblingen und Seilbahn
  - Strababrücke, die den S-Bahnhof Wieblingen und evtl. PHV und Oftersheim anbindet
  - 5. Neckarquerung, die nur von Bussen, in ein paar Jahren von autonomen Fahrgastzellen und Fahrrädern/Pedelec genutzt werden darf
- **Zufahrten zu den Kliniken**

- Einführung eines Einbahnstraßenverkehrs im Klinikring
- die Zufahrten zu den Kliniken als bogenförmige Straßen, damit mobilitätseingeschränkte Patientinnen und Patienten sowie Besucherinnen und Besucher direkt vor die Klinik fahren können
- Erhöhung des Verkehrsflusses
  - Schranken innerhalb des Geländes abbauen, um den Verkehrsfluss zu erhöhen
  - Temporäre Öffnung eines Feldweges vom Dossenheimer Autobahnzubringer durchs Feld im Einbahnstraßenbetrieb

### Team ASTOC: Thema „Technische Infrastruktur und Logistik“

Genannte Vor-  
teile

- 

Genannte  
Nachteile

die organisatorische Trennung von Klinikum und Universität bezüglich des Lieferverkehrs wurde nicht berücksichtigt. Verlegung des Campus inklusive seiner Logistikzentren stellt eine große Hürde dar. Zusätzlich würde es zu erhöhtem Verkehrsaufkommen in Wieblingen führen

Ggf.  
kontrovers dis-  
kutierte The-  
men

- Mobilitätshubs: positiv für Individualverkehr - nachteilig für Lieferverkehr

Weitere  
Anregungen

- In den Erläuterungen zum Logistik- und Mobilitätsmanagement werden alternative Rettungswege angedacht. Einer davon führt als nördliche Logistik-Erschließung zwischen Wohngebäuden am Klausenpfad hindurch. Es ist zu berücksichtigen, dass hier Müllplätze des Studierendenwerks sind und die LKW-Logistik stattfindet

### Team ASTOC: Thema „Sonstiges“

Weitere  
Anregungen

- Klimaschutz vs. Wohl der Einwohnerinnen und Einwohner
- Entwurf zu wenig visionär

### 3.4 Auswertung Team Höger

Team Höger: Thema „Städtebau und Freiraum“	
Genannte Vorteile	<ul style="list-style-type: none"><li>• Innenentwicklung vor Außenentwicklung<ul style="list-style-type: none"><li>○ nachhaltige, flächenschonende Entwicklung im NHF</li><li>○ Orientierung am Bestand der Bebauung</li><li>○ Nachverdichtung für eine Weiterentwicklung des Campus (Uni und Klinik)</li></ul></li><li>• Schonung des Freiraumes<ul style="list-style-type: none"><li>○ sparsamer Umgang mit dem Boden, Schonung der Natur und des Freiraums: u.a. keine Bebauung von Naturflächen, von Hühnerstein, keine weiteren Betonflächen für das Auto</li><li>○ keine Bebauung im Handschuheimer Feld</li></ul></li><li>• Erhöhung der Freiraumqualität<ul style="list-style-type: none"><li>○ Aufwertung der Zwischenräume durch Begrünung als Naherholungsgebiet</li></ul></li><li>• Quartiersbildung durch Raumkanten<ul style="list-style-type: none"><li>○ unterschiedliche Quartiere positiv</li><li>○ gute Strukturierung in Hauptachsen</li></ul></li><li>• Öffnung des Campus zum Fluss hin<ul style="list-style-type: none"><li>○ neue Erholungsmöglichkeiten</li><li>○ Aufwertung des Neckarufers als Naherholungsgebiet</li><li>○ Neckar-Einbindung zwischen Zoo und Wehr ist positiv und könnte größer sein</li><li>○ Öffnung des Campus zum Fluss hin: Naherholung der Mitarbeitenden auf dem Campus/Kliniken</li></ul></li><li>• Wohnen /Studentenwohnen<ul style="list-style-type: none"><li>○ raumplanerische Nutzungskonflikte und Daseinsgrundfunktionen (Wohnen) miteinander in Einklang</li></ul></li></ul>
Genannte Nachteile	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mögliche Konflikte beim Campuswohnen/Kita<ul style="list-style-type: none"><li>○ Bedarf an Bettplätzen nicht berücksichtigt</li><li>○ Stellplatzfrage nicht geklärt / Tiefgaragen sind für das Studentische Wohnen nicht wirtschaftlich</li><li>○ kein sinnvolles Konzept für die Neuordnung der KiTa INF 685</li></ul></li><li>• Quartiersbildung durch Raumkanten<ul style="list-style-type: none"><li>○ fehlende konzeptionelle Aufteilung der Quartiere</li></ul></li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einschränkung des Zoos als grüne Oase im INF <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Das Biodiversitätszentrum muss so geplant werden, dass der Zoo nicht beschnitten wird</li> <li>○ Biodiversitätszentrum sollte den Zoo nicht verkleinern</li> <li>○ Damit der Zoo seine Forschungs-, Bildungs- und Erholungsangebote sowie seine Artenschutz- und Erhaltungszuchtprogramme aufrechterhalten kann, sollte der Masterplan genutzt werden, um den Zoo weiterzuentwickeln.</li> <li>○ Der Zoo muss Gelände dazugewinnen, nicht verlieren. Er braucht ein Quarantäne- und Bauhofgelände außerhalb des jetzigen Zooareals in erreichbarer Nähe. Parkplätze des Zoos müssen erhalten bleiben.</li> <li>○ Den mit Brombeergestrüpp überwucherten Bereich jenseits des westlichen Zoo-Zipfels hierfür nutzen, statt dort ein weiteres Stück Neckarufer-Parkanlage einzuplanen</li> </ul> </li> </ul>
Ggf. kontrovers diskutierte Themen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau von Parkplätzen vs. Flächenknappheit</li> <li>• Nachverdichtung</li> <li>• Freiraumqualitäten</li> <li>• Quartiersbildung durch Raumkanten</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung des Flächenbedarfs im Kontext von Klima- und Verkehrsbelangen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Verlegung eines Campus-Teil von Neuenheim nach Wieblingen oder in die Nähe BAB-Abfahrt Dossenheim, um den Verkehr durch die Stadt zu verhindern und sich eine Neckarüberquerung sparen</li> <li>○ Campus (Hühnerstein) wird zu groß geplant</li> <li>○ Überprüfung des Flächenbedarfes von Universität und Kliniken (Umzug entspricht weder einer klimagerechten Planung, noch ist sie aus finanziellen Gründen zu rechtfertigen) Berücksichtigung zukünftiger Effekte von Home-Office und digitaler Lehre und die damit verbundenen Verminderung der Wachstumsprognosen der Universität</li> <li>○ mehr Platz für das Klinikum durch evtl. Umzug einiger universitärer Einrichtungen</li> <li>○ Verlegung von allen Nichtlebenswissenschaften und -einrichtung aus dem Neuenheimer Feld, vor allem das MPI für Völkerrecht, die Jugendherberge, die PH, die Sporteinrichtungen (soweit nicht für sportmedizinische Forschung benötigt)</li> </ul> </li> <li>• 5. Neckarquerung <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Eine weitere Trasse über eine Brücke ist nicht möglich, da die Trasse der Brücke bereits in den 1950er Jahren geplant sowie stets freigehalten wurde und als einzige Trasse im Naturschutzgebiet Altneckar ausgewiesen ist.</li> </ul> </li> <li>• Klimaschutz <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Beton verwenden, der CO<sub>2</sub>-arm produziert wurde</li> <li>○ Fassadenbegrünung und Solarzellen auf den Dächern und Fassaden ausweiten</li> </ul> </li> </ul>

- Prüfung der klimatischen Auswirkung der Entwürfe im Campus und in den angrenzenden Stadtteilen
- Tiefgaragen mit ausreichend Ladeinfrastruktur
- Angebot für Studierende
  - günstiger Wohnraum für Studierende
  - Platz für universitäre Feierkultur und Festivals schaffen
- mehr Freiraumqualitäten
  - Es braucht mehr und ausreichend qualitativ hochwertige Möglichkeiten zum Aufenthalt im "Grünen" mit Sitzmöglichkeiten und ohne (nahen) Verkehrslärm
- Bessere Vernetzung vom Zoo mit den Forschungseinrichtungen

### Team Höger: Thema „Mobilität“

Genannte Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Fuß- und Radbrücke für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Fahrräder           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Neckarquerung als Radbrücke, um Stadtteile miteinander zu verbinden</li> <li>○ Eine Fahrradbrücke würde viele Autofahrten aus diesen Stadtteilen vermeiden / wirksame Steuerung von MIV zum Umweltverbund</li> <li>○ Bessere Erreichbarkeit der Sport- und Freizeitanlagen</li> <li>○ Eingriff in die Umwelt beim Bau einer Fuß- und Radwegebrücke deutlich geringer als der einer Straßen(bahn)brücke</li> </ul> </li> <li>● Nachhaltigkeit           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Im Entwurf konsequent auf Verkehrswende gesetzt</li> <li>○ keine weiteren Betonflächen für das Auto / Reduzierung der Parkplätze / weniger Parkplätze</li> </ul> </li> <li>● Kleiner Straßenbahnring           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Straßenbahn ist eine umweltfreundliche Verkehrserschließung</li> <li>○ optimale Straßenbahnführung im Campus</li> </ul> </li> <li>● große autofreie Zonen</li> <li>● kein Nordzubringer</li> </ul>
Genannte Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Planung einer 5. Neckarquerung           <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Radwegbrücke als Nachteil für Wasservögel</li> </ul> </li> </ul>

- die 5. Neckarquerung (Fuß- und Radbrücke) steht im Konflikt mit dem Naturschutzgebiet / NATURA2000 / FFH Gebiet
- Fuß- und Radbrücke mitten durch das NSG Altneckar Heidelberg-Wieblingen ist nicht durch übergeordnete Notwendigkeiten gerechtfertigt, da das Verkehrsgutachten gegenüber anderen Verkehrsvarianten ohne Brücke keine Vorteile an gefahrenen km oder CO2-Ausstoß bringt
- geplante Radverkehrsbrücke nur ca. 1 1/2 km entfernt von der anderen geplanten Brücke beim Wehrsteg
- eine reine Fahrradbrücke ist nicht ausreichend
- die Leitung des Verkehrs durch Nadelöhre ist mit Abstand das größte Problem am Verkehrskollaps. Es braucht die an den Autobahnzubringer angebundene Neckarquerung
- Verkehrsprobleme nicht grundsätzlich angegangen; umfassende Verkehrsplanung nicht erreicht
  - Verkehrsproblem insbesondere bei den zubringenden Straßen (Vangerowstraße / B37, Ernst-Walz-Brücke, Berliner-Straße, Dossenheimer Landstraße / B3) wird nicht gelöst
  - Mobilitätskonzept muss ausgebaut werden / es fehlt an kreativen Lösungen / zu wenig Mut für Nahverkehr
  - Haltestelle Betriebshof und Ernst-Walz-Brücke ist heute schon ein sehr ernstes Nadelöhr, besonders im ÖPNV
  - Alternative zum Individualverkehr fehlt
- äußere Erschließung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist nicht gelungen
  - Eliminierung des Autoverkehrs entspricht nicht dem Bedarf und Nutzen
  - Verkehrssituation wird nicht adäquat berücksichtigt, für Patientinnen und Patienten und Mitarbeitende braucht es Möglichkeiten zur Anreise mit dem Auto
  - Tiefgaragen sind nicht wirtschaftlich
  - der Umgang mit E-Autos wurde vergessen
  - schlechte Anbindung an Autobahnen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter / Patientinnen und Patienten
  - fehlender Nordzubringer (Handschuhsheimer Feld)
- Einbahnstraßenverkehr zu teuer
  - Anbindung des nördlichen Platzes mit der Tram ist sehr teuer und sehr langsam.
- Mobilitätshub fehlerhaft
  - keinen sinnvollen Anschluss an die Verkehrsgestaltung in Wieblingen und in der Stadt des Mobilitätshubs am Bahnhof Pfaffengrund Wieblingen
  - Mobilitäts-HUB am Bahnhof Pfaffengrund hat keinen sinnvollen Anschluss an die Verkehrsgestaltung in Wieblingen und in der Stadt

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlende Parkplätze <ul style="list-style-type: none"> <li>○ zu wenig Parkplätze für den Zoo</li> <li>○ Es braucht Parkplätze beim Zoo für Familien und Menschen mit mobilen Einschränkungen</li> <li>○ Parkplätze des Zoos sollen erhalten bleiben</li> <li>○ Es fehlen Parkplätze für die Patientinnen und Patienten / Besucherinnen und Besucher der Klinik</li> </ul> </li> <li>• es fehlen P&amp;R-Parkplätze mit Umsteigemöglichkeiten in Bus- und Straßenbahn und attraktive Fahrpläne <ul style="list-style-type: none"> <li>○ die P&amp;R-Plätze am S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen und südlich des Dossenheimer Industriegebiets sollten nicht über Schnellbusse angebunden werden, die im Stau stehen. Ausbau von ÖPNV notwendig, keine Ersatzpläne für Park and Ride</li> <li>○ es fehlen die Standorte für Park and Ride-Parkplätze mit direkter Anbindung an den ÖPNV</li> </ul> </li> <li>• fehlender Anschluss an andere Stadtteile und Nachbargemeinden <ul style="list-style-type: none"> <li>○ fehlender Anschluss des Nahverkehrs an andere Stadtteile und Nachbargemeinden, fehlende direkte Straßenbahn-Anbindung an Ladenburg</li> <li>○ Anbindung kleinerer Orte an Heidelberg miserabel</li> </ul> </li> <li>• Radweg-Lösung verbesserungsfähig <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Radweg an der südlichen Ausfahrt aus dem Neuenheimer Feld Höhe Jahnstr. ist nicht an die gegenüberliegende Seite der Berliner Str. angebunden.</li> <li>○ Radwege und -netz nicht sinnvoll geplant und angeschlossen</li> </ul> </li> </ul>
Ggf. kontrovers diskutierte Themen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5. Neckarquerung als Radwegbrücke (ein Bonus und eine Verbesserung der Lebensqualität vs. Eingriff in Naturschutzgebiet)</li> <li>• 5. Neckarquerung für Autos, S-Bahn-Anbindung (Entlastung für Bergheim vs. Klimaschutz)</li> <li>• Ort der Radverkehrsbrücke (Vorschlag Team Höger vs. PHV-Brücke)</li> <li>• Straßenbahnanbindung / Haltestellen Verortung</li> <li>• Tiefgarage (mehr Freiflächen überirdisch vs. nicht wirtschaftlich)</li> <li>• Nordzubringer (Handschuhsheimer Feld)</li> <li>• Autoverkehr (Reduktion vs. Benutzung des Autos notwendig z.B. Besucherinnen und Besucher des Zoos, Patientinnen und Patienten)</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau, Vernetzung und Bewerben von P&amp;R-Möglichkeiten in Heidelberg und Umland <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Es müssen quellenahe P+R-Anlagen in den Umlandgemeinden auch ins Heidelberger Bewusstsein gerückt werden</li> <li>○ Es braucht temporäre P&amp;R-Plätze ausreichender Kapazität am S-Bahn-Punkt Pfaffengrund / Wieblingen und südlich des Dossenheimer Industriegebiets</li> </ul> </li> </ul>

- Der tägliche Pendlerverkehr muss stark reduziert werden, um endlich den Stadtteil Bergheim-West zu entlasten. Es braucht quellnahe P&R Plätze
- Beseitigen des Anreizsystems für Autoverkehr bei gleichzeitigem Ausbau des ÖPNV
  - Nur eine konsequente Verringerung des Autoverkehrs durch Verringerung von Anreizen wie kostenloses oder billiges Parken, Parkplätze allgemein und Straßen bis an den Arbeitsplatz werden das Verkehrsproblem dauerhaft lösen.
  - Parkgebühren müssen ansteigen
  - Erhöhung der Parkgebühren
  - Attraktivität ÖPNV notwendig
  - Universität könnte zumindest selbst gute Ideen entwickeln, mit welchen Innovationen sie ihre Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen unterstützen möchte, ein autofreies Pendeln zu ermöglichen.
  - Verbesserung der ÖPNV
  - Autofahrerinnen und Autofahrern die wahren Kosten ihrer Mobilität anlasten, dadurch erledigt sich das Verkehrsproblem
  - Parkplätze, Klimawandel und Flächenverbrauch, Autoverkehr auf Kosten der Allgemeinheit und der Umwelt sind keine Naturgesetze
- Anbinden des Umlands durch ÖPNV
  - Straßenbahnanbindung an Landenburg
  - Parkmöglichkeiten im Neuenheimer Feld zu reduzieren nicht sinnvoll, wenn Anbindung an die Umgebung bzw. des Umlands fehlt
  - Die Haltestelle Technologiepark / Mathematikon sollte nördlich des Gleisdreiecks angeordnet werden, damit Bahnen aus Richtung Schriesheim, die ins Neuenheimer Feld abbiegen, dort halten können.
  - Verkehrskonzept funktioniert nur in Kombination mit viel Infrastruktur im Umland
  - Eine neue Brücke sollte mit einer Straßenbahn die S-Bahnstation Wieblingen anbinden
- Multimodale Lösung der Verkehrswende durch mögliche Kombination der Verkehrsmittel
  - keine Zerschneidung des Handschuhheimer Felds für die Nordanbindung, keine Brücke durchs Naturschutzgebiet (FFH-Standard!). Mehr Radwege, z. B. eine Spur der Mittermaierstraße / Ernst-Walz-Brücke an den Radverkehr geben, bis irgendwann die Fuß- / Radverbindung von der Bahnstadt aus kommt, und der ÖPNV ausgebaut werden, es können noch mehr Parkplätze wegfallen.
  - Einbahnstraßenverkehr im Klinikring einführen und die Schranken innerhalb des Geländes abbauen, um den Verkehrsfluss zu erhöhen, die Zufahrten zu den Kliniken sollten als bogenförmige Straßen angelegt sein, damit man mobilitätseingeschränkte Patientinnen und Patienten und Besucherinnen und Besucher direkt vor die Klinik fahren kann und

diese keine weiten Fußwege im Gelände haben, Überdachte Fahrradabstellplätze (eingezäunt) im EG von Parkhäusern

- Verkehrsknotenpunkte, die von den Pendlerinnen und Pendlern gut und schnell erreicht werden können und sie mit größeren Einheiten wie Bussen oder autonom fahrenden Fahrgastzellen ins Neuenheimer Feld bringen, 5. Neckarquerung, die nur von Bussen, in ein paar Jahren von autonomen Fahrgastzellen und Fahrrädern/Pedelec genutzt werden darf, auf Wieblinger Seite unterirdisches Parkhaus mit direkter Anbindung an die Autobahn. Autobahnabfahrt Dossenheim.
- solange das Umland nicht mit innovativem Verkehrsträger des Öffentlichen Verkehrs angebunden ist, brauchen die Noch-mit-dem-Auto-Pendelnden eine Möglichkeit ihr Gefährt vor dem Stau loszuwerden
- P&R-Parkplätze müssen nah an den ÖPNV
- P&R-Plätze über Seil- oder über eine Hochbahn an den Campus anbinden
- Seilbahn vom S-Bahnhof Pfaffengrund / Wieblingen ins Neuenheimer Feld ist die richtige Lösung.
- Eine Straßenbahn namens ART (ohne Gleise mit Gummirädern) kann helfen, es braucht eine vernetzte multimodale Verkehrslösung für den Großraum Heidelberg / Metropolregion, Es braucht Park und Ride an der Peripherie, z.B. am PHV und dann mit der oben genannten ART- Straßenbahn schnell über die Speyerer Straße ins Neuenheimer Feld oder eine Anbindung von Schwetzingen und PHV über ein leistungsfähiges Seilbahnsystem via Pfaffengrund, Bahnstadt, Hauptbahnhof mit möglicher Verlängerung über den Neckar, Park and Ride am Sportzentrum West in Wieblingen mit direkter Anbindung mit der vorhandenen Linie 5 in die Berliner Straße, Schnellbusse aus dem Umland könnten in der Rushhour schnell für eine Entlastung sorgen
- Es braucht Platz für Einsatzfahrzeuge. Diese können nicht auf Schienen fahren.
- E-Autos in die Planung einbeziehen (Ladestationen)
- Förderung des Radverkehrs und Ausbau seiner Infrastruktur
  - Besondere Einschränkungen beim Fahrradfahren
  - Gerade durch die veränderten Linienführungen der Straßenbahnen von Eppelheim und Wieblingen ist das Fahrrad aus dieser Richtung ein wichtiges Verkehrsmittel
  - Ausbau von Fahrradverkehr (Neckarradbrücke / Radschnellweg)
- Einführung City-Maut, um Pendlerverkehr zu verringern
  - Mit einer Citymaut könnte Heidelberg die Ströme der Pendlerinnen und Pendler effektiv eindämmen. Park and Ride Parkplätze bauen
- Flächennutzung
  - Verlegung eines Campus-Teils von Neuenheim nach Wieblingen oder in die Nähe BAB-Abfahrt Dossenheim, um Neckarüberquerung zu vermeiden
  - Holzbauweise der Brücke ist nicht machbar

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Alternative: Autobahnbrücke mit einer Fahrrad- und Fußgängerbrücke ergänzen</li> <li>○ In welchem Fall die Option Neckarbrücke umgesetzt wird, ist nicht klar; Verkehrsprobleme regionaler Natur</li> <li>○ einen Feldweg vom Dossenheimer Autobahnzubringer durchs Feld im Einbahnstraßenbetrieb jeweils temporär öffnen</li> <li>○ Beschränkung auf das Neuenheimer Feld schränkt flexible Planungsvarianten ein.</li> <li>○ Viele Gemeinden schauen bei verkehrspolitischen Entscheidungen nur auf ihre eigenen Probleme und nicht auf regionale Verkehrsprobleme.</li> <li>○ es scheint so, als ob die Argumente einiger Interessenverbände (Wieblinger Bürger, Tomatenzüchterinnen und Tomatenzüchter und Kleingärtnerinnen und Kleingärtner) weitaus mehr gewichtet werden als die Interessen von Uniklinikum, Universität etc. Prestigeobjekte wie der Radschnellweg zwischen Mannheim und Heidelberg werden die Probleme nicht lösen. Wenn es mit dem Masterplanverfahren nicht gelingt, das Thema Verkehr auch nur halbwegs zu lösen, hat sich nichts, aber auch gar nichts geändert für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Klinikum, DKFZ, NCT usw.</li> </ul>
--	---

<b>Team Höger: Thema „Technische Infrastruktur und Logistik“</b>	
Genannte Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>● klimaneutrale Energieversorgung</li> </ul>
Genannte Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Lieferverkehr: Die Verteilung über einen einzigen Hub am VZM ist unterdimensioniert.</li> <li>● Die organisatorische Trennung von Klinikum und Universität muss berücksichtigt werden, besonders was den Lieferverkehr angeht --&gt; Schon heute ist es schwierig Sendungen den richtigen Empfängerinnen und Empfängern zuzuordnen. Dies führt zu unnötigen Wegen für Lieferdienste.</li> </ul>
Ggf. kontrovers diskutierte Themen	<ul style="list-style-type: none"> <li>●</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Beim Ausbau des Klausenpfades für den MIV ist zu berücksichtigen, dass über diesen Weg Feuerwehrezufahrten und Müll-Logistik stattfinden.</li> </ul>

<b>Team Höger: Thema „Sonstiges“</b>	
Genannte Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>●</li> </ul>

Genannte Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nummerierung auf den Plänen stimmt nicht mit Gebäudeanordnung (Nummerierung) im Original überein, Es fehlen auf dem Plan existierende Gebäude</li> <li>• Entwurf zu wenig visionär</li> <li>• die Naturschutzgesetze und FFH-Richtlinien werden nicht berücksichtigt, die besagen, dass in Naturschutzgebieten nicht gebaut werden darf</li> </ul>
Ggf. kontrovers diskutierte Themen	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• [Dass] beide Entwürfe nicht alles haben und in beiden Entwürfen vieles drin ist.</li> </ul>

### 3.5 Auswertung nach Stadtteilen

Von den insgesamt 186 Kommentaren wurden 10 Kommentare aus **Bergheimer Perspektive** verfasst wurden (4 Kommentare bei Team Höger, 6 bei Team Astoc, siehe auch Kapitel 2.2., Tabelle 3). Dabei wurde angeregt die Fahrradinfrastruktur noch weiter auszubauen, z.B. durch die Anbindung des Radwegs an der südlichen Ausfahrt aus dem Neuenheimer Feld Höhe Jahnstr. an die gegenüberliegende Seite der Berliner Str., Anschluss an die Brücke beim Neckaruferradweg). Eine Neckarquerung und der Zubringer wurden sowohl positiv (Entlastung für Bergheim) als auch negativ (Naturschutzgebiet) bewertet. Der Straßenbahnring und die Park-and-Ride-Parkplätze wurden in einigen Beiträgen als positiv bewertet.

Aus **Neuenheimer** Perspektive wurden 12 Kommentare (7 ASTOC, 5 Höger) eingebracht. Hier gab es kein besonders herausstechendes Thema, es wurde aber u.a. der Hinweis gegeben, dass die Integration der KiTa INF 685 in Neubau K10 noch unklar (Geschossnutzung) sei, es Parkplätze für E-Autos brauche, die Bahnlinie den Botanischen Garten zerschneide, eine 5. Neckarquerung Potential für das Neuenheimer Feld und Wieblingen hätte und den SHR Campus, das Uniklinikum und die Sportstätten verbinden würde. Es wurde darauf hingewiesen, dass eine Nachverdichtung ohne weitere Verkehrsanbindungen auf Dauer nicht funktionieren würde.

Mit dem Blickwinkel **Handschuhsheim** wurden 19 Kommentare abgegeben (11 Kommentare bei Team Höger, 8 bei Team Astoc). Am häufigsten ging es dabei um das Für und Wider einer 5. Neckarquerung. Einige Teilnehmende sprachen sich dafür (als Radbrücke) und andere dagegen aus. Die Straßenbahnpläne wurden als positiv bewertet. P&R Plätze könnten noch ausgebaut werden.

Eine große Anzahl Beiträge wurden mit **Wieblinger** Perspektive verfasst (53 Kommentare, 28 davon bei Team Höger, 25 bei Team Astoc). Vielfach Thema war hier ebenfalls das Für und Wider einer 5. Neckarquerung und eines Nordzubringers. Außerdem gab es viele Kommentare rund um das richtige Ausmaß der Erschließung für den MIV (motorisierten Individualverkehr), aber auch um die Notwendigkeit den MIV zu reduzieren und wie dieses gelinge. Damit einher ging das Thema Reduktion vs. Ausbau von Parkplätzen und Park-and-Ride-Plätzen. Der Straßenbahnring wurde als positiv bewertet.

Bei 61 Kommentaren kamen die Verfasserinnen und Verfasser aus **weiteren Heidelberger Stadtteilen** (30 Kommentare bei Team Höger und 31 Kommentare bei Team Astoc). Hier wurden ebenfalls die Vor- und Nachteile einer 5. Neckarquerung eingebracht. Die (der) Straßenbahn(ring) und die Park and Ride Plätze

werden als positiv, aber von einigen Teilnehmenden als nicht ausreichend betrachtet. Der Individualverkehr und die Erschließung für den MIV müsse noch stärker mitgedacht werden, u.a. sei dies für die Besucherinnen und Besucher des Zoos und Patientinnen und Patienten des Krankenhauses wichtig. Das Thema einer Seilbahn wird hier in einigen Beiträgen als positiv bewertet und solle in der Planung berücksichtigt werden.

Aus dem **Heidelberger Umland** kamen darüber hinaus 31 Kommentare (17 bei Team Höger, 14 zu Team Astoc). Öfter ging es in diesen Beiträgen um die geplante Erschließung für den MIV, die wichtig für regionale Einpendlerinnen und Einpendler aus dem Umland sei. In dem Kontext wurden die Menge der benötigten Parkplätze u.a. beim Park and Ride diskutiert. Genügend Parkplätze und eine gute Erreichbarkeit seien insbesondere für den Zoobesuch wichtig. Die vorgesehene Beschneidung der Zooflächen wurde negativ bewertet.

## 4 Stadtteilgespräch zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten

---

Welche Entwurfsbausteine der beiden Mobilitätsvarianten bedeuten für Ihren Stadtteil besondere Vorteile oder Nachteile? Das war eine der Fragen, die sowohl im Rahmen der Online-Beteiligung (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) auf der Masterplan-Webseite unter der Rubrik „Mitmachen“ als auch im Rahmen eines Stadtteilgesprächs am 5. Oktober diskutiert wurde. Im Folgenden werden diese Diskussionen aus der Sicht der Stadtteile zusammenfassend in Tabellen dargestellt.

### Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten

76 Meinungen | 5 Bewertungen | 11 Kommentare



**Welche Entwurfsbausteine der beiden Mobilitätsvarianten bedeuten für Ihren Stadtteil besondere Vorteile oder Nachteile?** Das ist eine der Fragen, die Sie hier im Rahmen der Online-Beteiligung diskutieren können. Tragen Sie weiter unten auf der Seite Ihre Kommentare ein!

Außerdem haben Sie auch die Möglichkeit, bei der Veranstaltung zum Stadtteilgespräch am 5. Oktober die Vor- und Nachteile der ausgewählten Mobilitätsvarianten aus Sicht der an das Neuenheimer Feld angrenzenden Stadtteile Bergheim, Handschuhsheim, Neuenheim und Wieblingen zu diskutieren. Sie können sich zur

Teilnahme an der Veranstaltung im Dezernat 16 (Alte Feuerwache) [hier](#) anmelden oder die Veranstaltung auf dieser Seite im Live-Stream verfolgen und Ihre Kommentare unten eintragen.



Möchten Sie die Entwürfe der beiden Planungsbüros ASTOC und Höger ansehen und sich mit Ihren Meinungen und Ideen einbringen? [Hier](#) geht es zur Online-Beteiligung zu den Entwürfen.

Filter öffnen

**Lösung ohne (mit weniger) Autos problemlos möglich**

von Gast am 07.10.2021 ➤ Weitere Stadtteile

Eine gut funktionierendes Neuenheimer Feld mit deutlich weniger motorisiertem Individualverkehr (MIV) ist möglich und auch zwingend erforderlich.

Weiterlesen

**Fruchtbares Ackerland erhalten, Klima schützen!**

von Gast am 07.10.2021 ➤ Handschuhheim

Zum Glück sehen sich beide Planugsteams der Ressourcenschonung verpflichtet und verzichten auf eine Bebauung des Hühnersteines und auf einen Nordzubringer durch das Handschuhheimer Feld.

Weiterlesen

**Angebot und Nachfrage**

von Gast am 07.10.2021 ➤ Weitere Stadtteile

Wir leben in einer Marktwirtschaft, wo schon immer Angebot und Nachfrage mitbestimmend sind.

Weiterlesen

**Fahrad- und Fußgängerbrücke Wieblingen**

von Doreen Brandt am 07.10.2021 ➤ Wieblingen

Wir befürworten als Wieblingler ganz klar die Errichtung der Brücke zwischen Wieblingen und dem Neuenheimer Feld. Dies würde eine erhebliche Aufwertung unseres Stadtteiles bedeuten.

Weiterlesen

**Zusammenarbeit der Stadtteile und Heidelberg mit der Region sinnvoll**

von Dieter Teufel am 07.10.2021 1 Kommentar

➤ Weitere Stadtteile

Wenn die Einwohnerzahl Heidelbergs bis 2050 um 20% und die Zahl der Arbeitsplätze um 25% zunehmen wird, wird notwendigerweise auch der Verkehr zunehmen.

Weiterlesen

**Die Rettung für Bergheim – der Burelli-Tunnel, vom Hauptbahnhof bis zur Ernst-Walz-Brücke**

von martin fundus am 07.10.2021 ➤ Handschuhheim

Und nach der Brücke dann direkt in die Tiefgarage an der Berliner Straße zum Mobilitätshub.

Weiterlesen

**Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10 2021, Kommentar des Stadtteilvereins Handschuhheim, Jürgen Grieser:**

von Gast am 07.10.2021 ➤ Handschuhheim

**Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10 2021, Kommentar des Stadtteilvereins Neuenheim, Andreas Knorn:**

von Gast am 07.10.2021 ➤ Bergheim

Eine verpasste Chance - für Bergheim

Weiterlesen

**Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10 2021, Kommentar des Stadtteilvereins Bergheim, Jo-Hannes Bauer:**

Abbildung 8: Screenshot des Dialogbereichs zur Online-Beteiligung zu den Mobilitätsvarianten inkl. Livestream des Stadtteilgesprächs.

#### 4.1 Blickwinkel Bergheim zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten

Bergheim	
Genannte Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Fuß- und Radwegbrücke verkürzt den Fahrweg.</li> </ul>
Genannte Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es gibt keine Alternative für die Ernst-Walz-Brücke.</li> <li>Es gibt teilweise eine deutliche Verkehrszunahme.</li> <li>Die Kreuzung Mittermeier und Bergheimer Straße werden stärker belastet.</li> <li>Eine erhöhte Unfallgefahr ist möglich.</li> <li>Der Verkehr ist das zentrale Problem.</li> <li>Die Fuß- und Radwegbrücke sind nicht leistbar.</li> <li>Für gewisse Personengruppen ist der ÖPNV nicht möglich.</li> <li>Es ist gefährlich Vorgaben bezüglich der Parksituation zu geben.</li> <li>Die Mittermeier Straße ist städtebaulich nicht geplant.</li> <li>Ein Fahrradweg sollte für Winter und Sommer geplant werden.</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>In den weiteren Planungen muss die Belastung der Kreuzung Mittermeier und Bergheimer Straße deutlicher berücksichtigt werden.</li> <li>Die Reduzierung des Verkehrs ist euphemistisch.</li> <li>Neue Lösungen für den Verkehr sind von Nöten.</li> <li>Eine Differenzierung zwischen dem saisonalen Fahrradverkehr ist nötig.</li> </ul>

#### 4.2 Blickwinkel Handschuhsheim zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten

Handschuhsheim	
Genannte Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Innere Straßenbahnring ist eine optimale Erschließung.</li> <li>Die Erreichbarkeit des Einkaufszentrums im Mathematikon durch den Straßenbahnring ist wichtig.</li> <li>Es ist positiv, dass kein Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld nötig ist.</li> <li>Es ist positiv, dass kein Busverkehr durch das Handschuhsheimer Feld vorgesehen ist.</li> <li>Die Fuß- und Radwegbrücke ist eine umweltfreundliche Entlastung für die Stadtteile und den Campus.</li> <li>Eine Umgehungsstraße ist wichtig</li> </ul>
Genannte Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Wirksamkeit der P&amp;R Anlage Handschuhsheim Nord ist nicht gegeben.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Parkgebühren sind nicht kostendeckend.</li> <li>• Der Campus ist zu gigantisch</li> <li>• Hier sollen auf Kosten der umliegenden Stadtteile Profite erzielt werden und eine Nachverdichtung stattfinden, wie es die Stadt Heidelberg bisher noch nicht gesehen hat</li> <li>• Umliegende Stadtteile werden vom vielen zunehmenden Verkehr nachteilig betroffen sein</li> <li>• Wenn die Institutionen im NF um ca. 80 % Bruttogeschossfläche wachsen wollen, dann führt das automatisch zu einem Mehrverbrauch an Energie, Ressourcen und deutlich mehr CO2 und Verkehr.</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ist eine Haltestelle am Mathematikon nötig.</li> <li>• Die Referenzdaten für die Verkehrsberechnungen sollten überprüft werden.</li> <li>• P&amp;R und B&amp;R Anlagen sollten entsprechend des Konzeptes des VRN quellnah errichtet werden.</li> <li>• Es sollten mehr Maßnahmen bezüglich einer Verringerung des Verkehrs ergriffen werden als von den Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplanern errechnet wurde.</li> <li>• Die Vorgaben für die Planer-Teams waren zu eng</li> </ul>

#### 4.3 Blickwinkel Neuenheim zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten

Neuenheim	
Genannte Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Verkehr ist eine gesamtstädtische Problematik.</li> <li>• Die verkehrstechnische Anbindung des Campus ist kritisch zu sehen.</li> <li>• Es gibt ein hohes Verkehrsaufkommen (Stau) in Neuenheim.</li> <li>• Der Zuwegungsverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen nimmt zu.</li> <li>• Das Konzept der Mobilitätshubs ist z.B. bei Sportveranstaltungen nicht anwendbar.</li> <li>• Straßenbahn und Schienen auf der Straße in der Stadt ist kein Zukunftskonzept</li> <li>• Die Schienentrasse "zerschneidet" den Campus, weil nur wenige Übergänge möglich sind und diese direkt vor den Wohngebäuden</li> <li>• Die vorgestellten Pläne sind fernab der Arbeitsrealität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Uniklinik geplant worden. Die extreme Parkplatzknappheit wird die Arbeit für viele Pflegendende und Ärztinnen und Ärzte, die bei Wind und Wetter früh am Morgen, spät am Abend oder in der Nacht zur Klinik kommen müssen oder nach Hause fahren wollen daran hindern, den Arbeitsplatz noch weiter aufsuchen zu können.</li> <li>• Es scheint eine Renaissance des Pavillonbaus einzutreten, statt die Kliniken zusammenwachsen zu lassen</li> <li>• Keine Anbindung an den Radschnellweg Mannheim?</li> <li>• Die Vorgaben für die Planungsteams sind nicht mit zukünftigem Klimaschutz vereinbar.</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der MIV muss reduziert werden.</li> <li>• Die Parkgebühren müssen erhöht werden.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es braucht ein Konzept, das allen Ansprüchen gerecht wird.</li> <li>• Elektrobusse statt Straßenbahn</li> <li>• Es kann nur funktionieren, wenn die gesamte Stadt und das Umland mit eingeplant werden.</li> <li>• Autonome Busse sind die Zukunft, ganz ohne teure Schienen.</li> <li>• Notaufnahme sternförmig in die Mitte, drei Dachlandeplätze (vgl Freiburg) und kurze Wege zu den Notfallinterventionsbereichen braucht es. Zentrales Personalcasino könnte dann auch dem gewinnbringenden Austausch aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fördern, statt Inseldenzen. In Zukunft werden auch Lufttaxis, Notfalldrohnen etc sehr viel mehr Landefläche benötigen als bislang geplant.</li> <li>• Förderung des Berufs-Fahrradverkehr: Die Förderung könnte beispielsweise mit einem Gutschein für: - eine Fahrradinspektion pro Jahr, oder - einem Zuschuss für eine neue Bereifung/Reparatur, oder - Bezuschussung eines Mietfahrrad ermöglicht werden. Die Förderung sollte nach Antragstellung genehmigt werden für alle Universitätsangestellte, die: - nicht Inhaberinnen oder Inhaber eines Jobticket sind sowie - keinen Parkraum in Anspruch nehmen und - weiter als 2 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt wohnen.</li> </ul>
--	--

#### 4.4 Blickwinkel Wieblingen zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten

Wieblingen	
Genannte Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Straßenbahnring ist eine wirkungsvolle Erschließung.</li> <li>• Keine Brücke für MIV / ÖPNV.</li> <li>• Trennung von MIV und Straßenbahn ist positiv zu bewerten.</li> <li>• Der Entwurfsbaustein Fuß-Rad-Brücke brächte einen enormen Vorteil für Menschen aus Wieblingen, die ihren Alltag ausschließlich mit dem Fahrrad bewältigen. Für Familien mit Kindern sind die Themen Schwimmtraining, Freizeitschwimmen, Zoo, Kinderklinik sonst nur mit großer Anstrengung (Fahrrad mit Anhänger), Zeitaufwand (Bus) oder mit Hilfe von Car Sharing / Taxi zu lösen. Eine solche Brücke würde den Verzicht auf das Auto unterstützen.</li> <li>• Wir befürworten als Wieblingeninnen und Wieblingen ganz klar die Errichtung der Brücke zwischen Wieblingen und dem Neuenheimer Feld. Dies würde eine erhebliche Aufwertung unseres Stadtteiles bedeuten. Freizeiteinrichtungen, besonders für Kinder, wären schneller und einfacher erreichbar. Die Fahrradbrücke an der Wehr ist dahingehend nicht gleichwertig, da die Mannheimer Straße wieder insbesondere für Kinder zu gefährlich ist. Die Brücke ist u.E. seit langem fällig, viele Autofahrten könnten zu Fuß oder per Rad erledigt werden.</li> <li>• Im Sinne des Klimaschutzes ist es sehr zu begrüßen, dass keine neuen Flächen in Anspruch genommen werden (hoffentlich auch kein Mobilitätshub in Wieblingen S-Bahnhof).</li> <li>• Straßenbahnausbau ist wichtig, um den Verkehr zu reduzieren (das Modell des Büro Höger folgenden Vorteil: an beiden Stellen, wo die Straßenbahn von der Berliner Straße ins NF fährt, bzw. zur Berliner Straße zurückkommt, kann die Straßenbahn sowohl in Nord- als auch in Südrichtung weiterfahren. Diese Flexibilität ist ein Vorteil auch in besonderen Situationen wie Unfall oder technische Schäden.)</li> </ul>
Genannte Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnellbustrasse ab Pfaffengrund – Wieblingen bietet keine Effizienzsteigerung.</li> <li>• Öko-Bilanz wäre schlecht für den Stadtteil.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Fuß- und Radwegbrücke verstößt gegen Naturschutzgesetz.</li> <li>• Die Auswirkungen auf den Verkehr und die Investitionskosten sind bei Brückenbau unverhältnismäßig.</li> <li>• Es gibt fast keine Maßnahmen außerhalb von Heidelberg.</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es muss Maßnahmen in der Region geben bezüglich der Pendlerinnen und Pendler.</li> <li>• Es muss nach anderen Wegen im Sinne des Naturschutzes gesucht werden.</li> <li>• Es muss neue Methoden zur Verkehrsschließung geben.</li> <li>• Wir brauchen eine Reduzierung der Lärmbelastung und Reduzierung von Schadstoffen in der Luft, Umweltqualitätsziele, dafür einen Ausbau des ÖPNV, quellnahe P&amp;R-Plätze. Wichtiger sind unversiegelte Böden in allen Stadtteilen, besonders auch in den weniger teuren Wohngebieten, regionale Grünzüge, Wasserschutzgebiete.</li> <li>• Autoverkehr muss reduziert werden</li> <li>• Es braucht quellnahe Parkplätze z.B. im Neckartal und an den S-Bahnhöfen Richtung Karlsruhe</li> <li>• Um den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern, sollten die S-Bahnen ihre Kapazität ausweiten und öfter fahren und / oder mit zusätzlichen Wagen fahren.</li> </ul>

#### 4.5 Blickwinkel aus weiteren Stadtteilen zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten

Weitere Stadtteile	
Genannte Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Rad- und Fußgängerbrücke mit Anschluss an den Radschnellweg aus Mannheim einerseits und den S-Bahnhof Wieblingen andererseits könnte das Einpendeln ins Neuenheimer Feld mit dem Rad oder mit S-Bahn und Rad deutlich attraktiver machen: Aus Richtung Westen spart man so etwa mit Ziel Kopfklinik einen Kilometer Weg, was für Radfahrerinnen und Radfahrer einen großen Unterschied macht und den Weg für viele Fußgängerinnen und Fußgänger überhaupt erst plausibel.</li> <li>• Entsteht am S-Bahnhof ein Mobilitätshub mit sicheren Fahrradabstellplätzen, könnten Einpendlerinnen und Einpendler aus Richtung Mannheim bereits in Wieblingen auf Fahrrad, E-Scooter etc. umsteigen. Das geht schneller als über den Hauptbahnhof -- Attraktivitätsgewinn gegenüber dem Auto! -- und entlastet letzteren in der Rushhour.</li> <li>• Eine Nachverdichtung ist sinnvoll.</li> <li>• Die bei Team Höger enthaltene Fuß- und Radbrücke reduziert unter den angenommenen Rahmenbedingungen nach den Berechnungen von IVAS den Autoverkehr um 700 Autofahrten pro durchschnittlichen Werktag. Werden im Neuenheimer Feld kostendeckende Parkgebühren eingeführt, erhöht sich die Wirkung auf 1.500 bis 2.000 Autofahrten weniger. Zum Vergleich: Ohne Maßnahmen würde es im Jahr 2035 28.000 PKW-Fahrten/Werktag in und aus dem Campus geben.</li> </ul>
Genannte Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mögliche Ringbahn und neue Straßen dürfen das Feld nicht zusätzlich einschränken</li> <li>• Brücken und Zubringer schaden dem Naturschutz</li> <li>• Einzelmaßnahmen wie eine Autobrücke oder eine Brücke für ÖPNV + Rettungsfahrzeuge oder ein Nordzubringer sind bei weitem nicht zielführend.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine weitere Brücke und noch weniger Parkplätze</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere Abstellplätze für Fahrräder</li> <li>• Bessere Bedingungen für Radfahrerinnen und Radfahrer</li> <li>• Entlastung der Ziegelhauer Landstraße</li> <li>• Was wäre, wenn Autos im Feld, außer Krankfahrzeuge, nicht mehr die Vorfahrt hätten?</li> <li>• Eine gut funktionierendes Neuenheimer Feld mit deutlich weniger motorisiertem Individualverkehr (MIV) ist möglich und auch zwingend erforderlich</li> <li>• Die Anzahl der Parkplätze sollte weiter reduziert werden und die Parkgebühren angehoben werden.</li> <li>• Die ökologische und verkehrstechnische Entlastung des Feldes ist mit einem breiten Maßnahmenbündel in jedem Fall gut möglich.</li> <li>• Es braucht regionale Lösungen, z.B. ein Ausbau des Straßenbahnnetzes.</li> <li>• Patientinnen und Patienten brauchen eine gute Anbindung ans Krankenhaus. Falls der ÖPNV eine sehr gute Verbindung zwischen Land und Stadt verwirklichen kann, ist dieser Vorschlag eine gute Option. Solange sich Dossenheim, Sandhausen und Plankstadt dagegen sperren ist keine Lösung möglich. Hier sollte der Rhein-Neckar-Kreis aktiv werden, denn wir sind eine Metropolregion.</li> <li>• Wenn tatsächlich wenig Autoverkehr INF gewünscht wird. Könnte man mit Absprache der Stadt und dem Land Nähe des Autobahnkreuzes einen großen Parkplatz und Tiefgarage Areal bauen, an die eine Seilbahn mit Verbindung INF angeschlossen ist. Das würde zu einer enormen Entlastung führen, weil der Fernverkehr nicht durch die Stadtteile geleitet wird und außerhalb der Stadt geparkt werden kann. Sobald sich das herumgesprochen hat. Wird die Entlastung stark zu spüren sein. Eingangspunkt des Parkareals unmittelbare Nähe des Autobahnkreuz A5/A656.(Zwischen Zubringer B37/L637/Kurpfalzring zu L637/Grenzhöfer Weg/Gewerbegebiet Wieblingen. Feldbereich.) Ausgangspunkt INF z.B. zwischen "alte Kinderklinik" und Parkhaus Medizin/ Chirurgie. Mit Mobilitätshubs geht weiter zu den Einrichtungen / Kliniken.</li> <li>• Uni könnte zum Beispiel mit dem VRN zusammenarbeiten und ein On-Demand-Angebot aus Shuttles etablieren</li> </ul>

## 4.6 Allgemeine Rückmeldungen

Plenumsdiskussion	
Genannte Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Individualverkehr soll reduziert werden.</li> <li>• Zu viel Verkehr im Neuenheimer Feld aufgrund der Funktionsvielfalt.</li> <li>• Es gibt den Eindruck, dass die Masterplanentwicklung ohne Verkehrskonzept entstanden ist.</li> <li>• In Bergheim nimmt der Verkehr zu.</li> <li>• Der Umstieg auf den ÖPNV hat Grenzen.</li> <li>• Der Bahnhof und die Bergheimer Straße sind problematisch</li> </ul>
Weitere Anregungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehr soll gleichbleiben oder stadtnahe PRR-Plätze geschaffen werden.</li> <li>• PRR-Parkplätze sind in großer Zahl nötig.</li> </ul>

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Möglichkeiten in die Höhe zu bauen schaffen.</li><li>• Überprüfung der Zielgruppen.</li><li>• Den Vorschlag der Seilbahn soll in Betracht gezogen werden.</li><li>• Verkehrsknotenpunkte sollen weiter vertieft werden.</li><li>• Parkgebühren und Stellplätze sollen neu berechnet werden.</li><li>• Die Umsetzung innovativer Verkehrsmittel soll betrachtet werden.</li><li>• Es soll sich auf Push-Maßnahmen bei der Reduzierung der Individualverkehr konzentriert und im VEP behandelt werden.</li><li>• Die Auslastung des ÖPNV soll berechnet werden.</li><li>• Eine Reservetrasse soll für einen 3. Ring versehen werden.</li></ul> |
|--|--|

## 4.7 Fazit

Im zweiten Dialogformat "Stadtteilgespräch zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten" hatten die Teilnehmenden sowohl online als auch bei einer Vor-Ort Veranstaltung die Möglichkeit, Ihre Rückmeldungen zu dem Mobilitätskonzepten aus dem jeweiligen Blickwinkel des Stadtteils abzugeben. Die Anzahl der Kommentare pro Stadtteil war hier recht ausgeglichen. Es wurden zwischen jeweils zwischen 13 und 17 Kommentare abgegeben (siehe dazu auch Kapitel 2.2., Tabelle 3).

Kritisch kommentiert wurden vor allem die folgenden Aspekte:

- Aus der Perspektive aller Stadtteile wurde eingebracht, dass für das Thema zunehmender Individualverkehr und den damit einhergehenden Problematiken wie Staus, fehlende Parkplätze, Unfallgefahr, Zuwege-Verkehr sowie Nachteile für umliegende Stadtteile noch keine ausreichenden Lösungen gefunden wurden.
- Die geplanten Maßnahmen wie Brückenbau und Zubringerstraßen nicht ausreichend seien, um den Verkehrsproblem entgegenzuwirken.
- Es wurde eingebracht, dass die geplanten Brücken nach aktuellen Planungen im Naturschutzgebiet stünden, was abzulehnen sei.

Zustimmung erhielten vor allem diese Aspekte:

- Die Rad- und Fahrradbrücken, sowie Ausbau von Radwegen wurden neben der kritischen Beleuchtung auch als Vorteil gesehen, da diese Wege verkürzten und das Ein- und Auspendeln erleichtern.
- Der Ausbau des ÖPNV wurde grundsätzlich als Vorteil benannt, es wurde aber auch darauf verwiesen, dass diese das Feld nicht zerschneiden dürften.
- Mobilitätshubs und Park-an-Rid-Parkplätze wurden grundsätzlich von den Teilnehmenden begrüßt und deren Notwendigkeit gesehen, jedoch werden die Standorte dafür noch kritisch gesehen und der Wunsch benannt, diese noch einmal zu prüfen.

Es wurden auch einige Anregungen eingebracht, u.a. dass auch innovative Verkehrsmittel (wie z.B. On-Demand Busse) betrachtet werden sollten, regionale Lösungen mitbetrachtet werden müssten (Anbindung Radschnellwege, ÖPNV) oder Parkplatzgebühren erhöht werden könnten.

## **5 Nächste Schritte**

---

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung, die in diesem Bericht zusammengefasst wurden, werden zusammen mit den Eingaben und Einschätzungen aus den anderen Beteiligungsformaten gesammelt betrachtet und durch die Projektträgerinnen und Projektträger zu einer Beschlussvorlage entwickelt.

Ab dem Jahreswechsel 2021/22 wird in den Bezirksbeiräten und Ausschüssen über die Entwicklungsentwürfe und das weitere Vorgehen beraten. Voraussichtlich im Frühjahr 2022 soll dann der Gemeinderat entscheiden

## 6 Anlage (3 Teile)

Im folgenden Anhang werden alle Kommentare der Entwurfsdiskussion zu den Teams Höger und ASTOC sowie die Beiträge und Kommentaren des Stadtteilgesprächs zu den Mobilitätsvarianten in Tabellarischen Übersichten dargestellt.

### 6.1 Anhang 1: Original-Kommentare Team ASTOC

Titel	Beitragstext	Stadtteil
Biodiversitätszentrum sollte den Zoo nicht verkleinern	In beiden Entwürfen fällt auf, dass dem Zoo ein Stück seiner ohnehin extrem begrenzten Fläche durch das neue Biodiversitätszentrum genommen wird - dort soll doch die Savanne entstehen, die für ein artgerechtes Zusammenleben zahlreicher Tiere jeden Quadratmeter dringend benötigt? Könnte man alternativ den aktuell durch Brombeergestrüpp überwucherten Bereich jenseits des westlichen Zoo-Zipfels hierfür nutzen, statt dort ein weiteres Stück Neckarufer-Parkanlage einzuplanen? Mit dem von Ihnen dort verzeichneten "Mobility Hub S" ließe sich bestimmt sogar eine synergistische Lösung finden, sodass der Platzbedarf der beiden Einzelobjekte nicht zwingend addiert werden muss.	Wieblingen
Die Verkehrsanbindung ist unzureichend	Die Entwicklung des Campus baut auf dem Vorhanden auf, das sieht für mich wie ein vernünftiger Entwurf aus. Das gilt auch für den vorgeschlagenen Straßenbahnring. Bei der Anbindung der Verkehre an die Umgebung bleibt es aber bei den bekannten Flaschenhälsen. Ich vermisse eine Anbindung nach Westen bis hin zur S-Bahnstation Wieblingen.	Weitere Stadtteile
Sehr umfanglich recherchiert,	Sehr umfanglich recherchiert, Potentiale glaubhaft entwickelt. So könnte es funktionieren.	Umland
Haltestellen Bahn	Um die Erschließungswirkung der Straßenbahn zu verbessern, sollte bei der Jugendherberge eine weitere Haltestelle angeordnet werden (analog zur Buslinie).	Umland
Begrünung	In dem Konzept fehlen wir mir noch mehr Grünflächen, die auch für Besucher gesperrt sind, sonst wird das Müllproblem nicht besser (überall liegen Masken, Trinkbecher, Plastikverpackungen...), wir brauchen dringend Grün zwischen den Gebäuden, dass nicht durch Wege zerschnitten wird (z.B. mehr Hecken, die Grün abgrenzen und dahinter mehrjährige Stauden mit Bäumen und Sträuchern). Rasenflächen sind sehr aufwendig in der Pflege und ökologisch bringen Sie einfach gar nichts (hoher Wasserverbrauch, Pflege, wenig Artenvielfalt, Müll...).	Umland

Nicht-Lebenswissenschaften verlegen	Um mehr Grün und eine Verbindung zum Neckar zu erhalten, sollten alle Nichtlebenswissenschaften und -einrichtung aus dem Neuenheimer Feld verlegt werden, also vor allem das MPI für Völkerrecht, die Jugendherberge, die PH, die Sporteinrichtungen (soweit nicht für sportmedizinische Forschung benötigt). Der Zoo sollte dagegen bleiben und besser mit den Forschungseinrichtungen vernetzt werden.	Weitere Stadtteile
keine Neuversiegelung.	keine Neuversiegelung. bessere Flächennutzung. Stärkung von ÖPNV und Rad. Anlage eines Radwegenetzes. kostendeckende Parkgebühren.	Handschuhsheim
stadtnahe P&R-Anlagen	Es fehlen leider zwei stadtnahe P&R-Anlagen: S-Bahn-Haltepunkt Pfaffengrund/Wieblingen und Neckargemünd.	Weitere Stadtteile
Biodiversitätszentrum auf Zoogelände?	Auf dem Plan sieht es so aus, als wäre das Biodiversitätszentrum auf einem Teil vom Zoo geplant. Es ist unbestritten, dass eine Beschneidung des sowieso schon viel zu geringen Platzangebotes nicht in Frage kommen kann. Das Biodiversitätszentrum muss so geplant werden, dass der Zoo nicht beschnitten wird. Der Paltz muss für die Tiere der künftigen Savanne vollumfänglich zur Verfügung stehen.	Umland
Verkehrsknotenpunkte	Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe bei dem Masterplanverfahren wohl etwas falsch verstanden. Ich habe geglaubt ein zentraler Punkt der Planung wäre ein Mobilitätskonzept für das Neuenheimer Feld. Ich dachte wesentliche Punkte wären: 1. Wie kann man grundsätzlich verhindern, dass weiterhin täglich tausende von Autos das Neuenheimer Feld anfahren. (Ich gehe Morgens immer ein paar Meter entlang der Dossenheimer Landstraße und kann bestätigen, dass in mehr als 90 % der Fahrzeuge eine Person sitzt!) a. Also Senkung der Anzahl der Fahrten b. Bessere Verteilung der Anfahrten zum Neuenheimer Feld. c. Weniger PKW` s dadurch dass in einer Fahrgastzelle mehr Menschen sitzen 2. Wie können lange Verkehrsstaus Morgens und Abends in und aus dem Neuenheimer Feld verhindert werden um a. PKW Emissionen zu verhindern (Ich kenne Leute die brauchen täglich 30 Minuten von der Stadtgrenze Heidelberg bis zum Neuenheimer Feld) Das muß täglich immense zusätzliche CO2 Immissionen mit sich bringen. b. Bergheim und Handschuhsheim verkehrstechnisch zu entlasten und die Lebensqualität in den Stadtteilen zu verbessern. Der Verkehr bringt einen Riesenlärm mit sich. c. Die Pendler schneller zu Ihrem Ziel zu bringen. d. Die Stadt einfach lebenswerter zu machen. Der viele Verkehr spaltet beispw. den Stadtteil Handschuhsheim in zwei Teile. Ich dachte es wird ein tragfähiges zukunftsfähiges emissionsarmes Verkehrskonzept für die nächsten 30 Jahre gesucht, welches diesen Sachverhalten Rechnung trägt und einbezieht, dass sich unsere Welt in den nächsten Jahren dramatisch ändern wird. Wenn ich es richtig verstehe wird der Standort im Neuenheimer Feld in den nächsten Jahren als universitärer und auch als Forschungsstandort weiter ausgebaut werden, mit noch mehr Arbeitnehmern und zwangsläufig mehr Verkehr. Die beiden Mobilitätskonzepte geben dazu meines Erachtens wenig Antworten. Allerdings möchte ich die Planungsbüros dafür nicht kritisieren, weil ich nicht weiß, welche Grenzen Ihnen bei der Planung per se von/durch der Stadt Heidelberg/öffentlich-rechtlichen Auflagen gesetzt wurden. Die Straßenbahn ist gut, aber ich denke für Pendler aus Süd und Nord eher von untergeordneter Bedeutung, weil diese zu indirekt ist. Der große Teil der Heidelberger selber bedient sich eher des Fahrrads, ich kenne zumindest keinen der mit dem PKW ins Neuenheimer Feld fährt. Ich habe gedacht ein prima Verkehrskonzept der Zukunft wäre Verkehrsknotenpunkte zu suchen, die von den Pendlern gut und schnell erreicht werden können. Die Pendler würden dort eingesammelt werden und mit wenig Zeitverzögerung in größeren Einheiten wie Bussen oder dann in einigen Jahren in autonom fahrenden Fahrgastzellen schnell und zeitnah in das Neuenheimer Feld gebracht. Die Folge wäre, die Entlastung der beiden Stadtteile Bergheim und Handschuhsheim vom Verkehr und Lärm, weniger Emissionen, Zeitgewinn der Pendler	Handschuhsheim

	<p>etc. Viel wurde über die fünfte Neckarquerung in der Vergangenheit geschrieben, welche die Wieblinger (Lärm und Emissionen und Verunstaltung) nicht wollen und auch die Natur in Mitleidenschaft zieht. Ich glaube allem und jedem kann man nicht gerecht werden. Wie wäre es denn mit einer 5. Neckarquerung also einer Brücke in dem schon seit 1960 vorgesehenen Baufenster. Allerdings dürfte die Brücke nur von Bussen, in ein paar Jahren von autonomen Fahrgastzellen und Fahrrädern/Pedelec genutzt werden!! Auf Wieblinger Seite würde ich ein großes teilweise unterirdisches Parkhaus bauen mit direkter Anbindung an die Autobahn. Ideal für alle Pendler aus dem Süden und Norden. Um die Wieblinger lärmseitig zu entlasten dürfte die Anfahrt in das Parkhaus nur mit gezügelter Geschwindigkeit erlaubt sein. Die Wieblinger hätten keinen Lärm zwar eine Brücke, aber eine Brücke die nicht tausende von Fahrzeuge täglich transportiert. Es gibt auch zahlreiche Wieblinger die im Neuenheimer Feld arbeiten, die mit Sicherheit diese Variante favourisieren würden. Ein alternativer Plan wäre die Autobahnabfahrt Dossenheim. Das ist zwar nicht optimal, weil auch die Busse dann wieder durch Handschuhsheim müßten, aber die Rechnung ist einfach. Würden 1000 Leute statt im morgendlichen Stau vor Heidelberg in ein Parkhaus fahren, dann verhindert man 900 PKW bei der Durchfahrt durch Handschuhsheim und braucht bei einer 50 Personenkapazität pro Bus nur 18 Busse, die die gleiche Anzahl Menschen ins Neuenheimer Feld befördern würden. Man verhindert die Durchfahrt von 888 Fahrzeugen und senkt die Emissionen erheblich. Wenn man sich mit Politik und stadtplanerischen Wissenschaft beschäftigt, dann wird zur Zeit allorten veröffentlicht das revolutionäre Zeiten bevorstehen und sehr weitsichtige und teils radikale Verkehrskonzepte bevorstehen. Auch eine neue Bundesregierung wird sich dieses als eines der obersten Punkte auf die Fahne schreiben. Was ist an den vorgestellten Plänen visionär? Kopenhagen ist in der Vergangenheit revolutionär und radikal vorgegangen und hat ein maximal gutes Ergebnis erzielt, jeder der mal dort war, weiß wovon ich rede. Die Onlinebeteiligung wurde nur für 10 Tage zugelassen, einmal ist auf der Homepage vom 04.10. einmal vom 07.10 die Rede. Ich halte diese Zeitspanne für zu kurz. Im übrigen habe ich kein grünes Parteibuch, mir geht es darum unseren Kindern eine gute Welt zu hinterlassen und visionäres umzusetzen. Nicht alles was visionär ist ist auch gut, aber wenn wir nicht größere Schritte (wie die Stadtplaner in Kopenhagen) machen und auch mal ein Risiko eingehen, dann bestehen große Probleme noch in 100 Jahren. Mfg</p>	
<p>Zoo darf kein Gelände verlieren!</p>	<p>Im Entwurf sieht es aus, als würde der Zoo Fläche verlieren. Das darf nicht geschehen! Der Zoo ist ein wichtiger Teil der Stadt, der sich ebenso weiterentwickeln muss, um zukunftsfähig zu sein!</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
<p>Besser Nachverdichtung als Neuversiegelung</p>	<p>Auch das Büro ASTOC hat jetzt erkannt, dass weitere großflächige Flächenversiegelungen nicht zukunftsfähig sind und deshalb auch stärker auf Nachverdichtung im bereits bebauten Teil des Neuenheimer Feldes gesetzt. Das ist auch vorteilhaft für die Kommunikation von Wissenschaftler*innen im Campus durch kurze Wege. Das Gewinn Hühnerstein bleibt dadurch zu einem großen Teil frei. Ob der Flächentausch mit Umzug der Sportplätze entlang der Tiergartenstraße ab 2050 wirklich erforderlich sein wird, erscheint mehr als fraglich, genauso wie der bezifferte zusätzliche Bedarf von 800 000 qm, den die Projektträger fordern. Der Trend zu Home-Office, virtuellen Formaten in Forschung und Lehre sowie von Videokonferenzen wird sicher weiter zunehmen und den Flächenbedarf verringern. Für die Sportinstitute ist ein Umzug der Sportplätze weg von den vorhandenen Sporthallen eigentlich unzumutbar. Kritisch sehe ich auch, dass ASTOC bis 2050 die chemischen Institute verlagern will; diese werden jedoch gerade für über 100 Mio € generalsaniert. Vorteilhaft und im Sinne der erforderlichen Verkehrswende ist die Ringerschließung des Campus mit der Straßenbahn. Klar ist jedoch, dass der tägliche Pendlerverkehr stark reduziert werden muss, um endlich den Stadtteil Bergheim-West zu entlasten, der z.Zt. die Hauptlast dieser Verkehrsströme tragen muss. Dazu müssen die Umlandgemeinden unbedingt quellnahe P+R-Anlagen einrichten.</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>

Radwege nicht abgeschlossen	Es fehlt ein Anschluss des Fahrradweges von Süden kommend über die Brücke an den Radweg des Neuenheimer Feldes. In der Zeichnung endet der Radweg an der Berliner Str. die Querung der Berliner Str. muss aber geplant werden. Außerdem sollte der Neckaruferradweg einen Anschluss an die Brücke haben, das würde die Radwegführung deutlich sicherer machen, als sie aktuell ist.	Bergheim
Lieblose Radwegplanung	Es ist immer wieder erstaunlich, wie lieblos die Radwege geplant werden. Gerade für einen Campus, der sich das Thema Klimafreundlich auf die Fahnen schreibt. Man schaue sich nur den Übergang Berliner Straße an den Radweg parallel zu Straßenbahn/Kirschnerstraße an. Der Radweg aus/in das Neuenheimer Feld endet stumpf westlich der Berliner Straße. Damit ist er nur für Radfahrer von Norden kommend angebunden. Radfahrer von Süden kommend können hier die Berliner Straße nicht überqueren, weil dort die Straßenbahnschienen mit Hecken und Zäunen gegen überqueren gesichert sind. Wie sollen hier die Radfahrer von Süden kommend ins Neuenheimer Feld kommen? Soll hier nur 120 m nach der Kreuzung Jahnstraße/Berliner noch eine Ampelanlage gebaut werden? Wird das Thema ignoriert? Wie ist die Anbindung an Neuenheim? Müssen Radfahrer erstmal entlang der Berliner fahren, bis sie an eine Straße nach Neuenheim rein kommen? Lieblos ist noch die freundlichste Beschreibung für die Radwegeplanung, die hier abgeliefert wurde. Für einen klimafreundlichen Uni-Campus ist das ein Armutszeugnis.	Bergheim
Gesamtkonzept	Guckst du <a href="https://ob-kandidat-kloos.blogspot.com/2021/05/neuer-betriebshof-neue-strecken-und-das.html?m=1">https://ob-kandidat-kloos.blogspot.com/2021/05/neuer-betriebshof-neue-strecken-und-das.html?m=1</a>	Weitere Stadtteile
Wieviel Grün darf es sein?	Zur Verkehrsproblematik habe ich mich schon ausführlich beim Konzept des Büros Höger geäußert. Was mir aber auch am Herzen liegt, ist die Freiraumthematik. Zugänge zum Neckar (Campus an den Fluss) sind eine tolle Sache, den Campus allerdings plangrafisch so mit Bäumen zu bepflanzen wie beim Konzept Astoc ist keine gute Lösung. Auch darf die Bebauung nicht weiterhin so dicht werden wie jetzt schon angedeutet. Nur ein städtebaulich offener Campus spiegelt auch den Leitspruch semper apertus wider. Gerade dies hat meiner Meinung nach schon vor 30 Jahren, als ich auf dem Campus INF studiert habe, den Charme dieses Ortes im Grünen ausgemacht. Auch kann es nicht sein, dass alle Gebäude massiv in Stahlbetonbauweise hochgezogen werden (so wie jetzt das neue Kältezentrum für die UNI-Klinik oder der Anbau an die PH) oder teure Tiefgaragen vom Team Höger geplant sind. Die CO2-Bilanz für diesen Baustoff ist ja katastrophal. Die Universität hat da auch eine Vorbildfunktion gerade auch der jüngeren Generation gegenüber, die an der Ruperto-Carola jahrelang studiert und forscht. Vielleicht nimmt man einfach das Beste aus beiden Masterplanentwürfen und bastelt daraus einen finalen Plan. Schließlich muss der neue Bebauungsplan „Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen“ auch ein Klimaschutzplan werden, sonst wird er wohl im Gemeinderat keine Mehrheit finden. „Am Ende wird alles gut und ist es nicht gut, dann ist es noch nicht das Ende.“ Vielen Dank für Ihre Geduld. Mit freundlichen Grüßen Martin Fundus	Handschuhsheim
Verkehr und Mobilität	Eine Umsetzung von Maßnahmen zur schnellen Entlastung der Verkehrssituation wäre wünschenswert. Ich könnte mir vorstellen, zunächst einen Einbahnstraßenverkehr im Klinikring einzuführen und die Schranken innerhalb des Geländes abzubauen um den Verkehrsfluss zu erhöhen. Die Zufahrten zu den Kliniken sollten als bogenförmige Straßen angelegt sein, damit man mobilitätseingeschränkte Pat. und Besucher direkt vor die Klinik fahren kann und diese keine weiten Fußwege im Gelände haben. Mehr und überdachte Fahrradstellplätze (auch im EG von Parkhäusern) wären ein Anreiz mehr mit dem Rad zu kommen.	Umland

Was ist wichtig?	Was ist wichtig? Die Arbeitsatmosphäre ist wichtig! Also für die Ärzte die jeden Tag im Klinikum 365 Tage und Nächte im Jahr arbeiten einen Arbeitsplatz schaffen welcher dies berücksichtigt! Arbeitszimmer welche groß genug sind und Fenster haben und vor allem endlich!!!! mehrere Kantinen mit gutem, gesunden, frischen Essen!!!! Stichwort "Wertschätzung"! Das kommt in allen Planungen tatsächlich zu kurz!	Neuenheim
Gute Planung, gutes Team, kleine Schwächen	Das Team ASTOC plant eine weitere Expansion ins Neuenheimer Feld und die Verbesserung des ÖPNV. Beides ist richtig, denn bei ca. 40.000 täglich pendelnden Personen ist diese Planungsvariante unumgänglich und dringend notwendig. Wir benötigen jedoch noch eine 5. Neckarquerung und eine Verbesserung der Radweg-Situation (besonders am Wehr) zusätzlich! Wir müssen bedenken, dass die Kliniken und die weiteren dort ansässigen Firmen die größten Arbeitgeber dieser Stadt sind, dem muss unbedingt Rechnung getragen werden! Die Verkehrssituation mit Vangerowstraße, Ernst-Walz-Brücke, Berliner Straße ist schon seit Jahren unerträglich! Hinweis an das Team ASTOC: Der Ton Ihres Kurzvideos knistert leider und mindert so seine sehr gute inhaltliche Qualität. Machen Sie bitte weiter so und helfen Sie uns, dieses Projekt zu einem erfolgreichen Ziel zu bekommen!	Handschuhsheim
Integration der KiTa INF 685	Die Integration der KiTa INF 685 in Neubau K10 ist unklar (Geschossnutzung). Die Außenanlage der KiTa kann ggf. nördlich des Klausenpfades integriert werden. Eine neue KiTa bzw. eine Verlegung muss die Außenanlagen mit berücksichtigen.	Neuenheim
Studentisches Wohnen und Kinderbetreuung	Die Integration der KiTa INF 685 in Neubau K10 ist unklar (Geschossnutzung). Die Außenanlage der KiTa kann ggf. nördlich des Klausenpfades integriert werden. Die Zuordnung bzw. der Ersatz der Parkplätze ist eines der wesentlichen, nicht nachvollziehbaren Themen. Verzicht auf eine weitere Neckarbrücke: Für Studierende, Eltern betreuter Kinder, Mitarbeitende/ Beschäftigte bedeutet dies keine alternative Zugangs- oder Zufahrtsmöglichkeit. Dies ist aus unserer Sicht bedauerlich. Bei den bereits verorteten Projekten wird unter 18. nur das Gebäude INF 684 genannt. Dies ist falsch. Die Vorplanung des Studierendenwerks beinhaltet auch das direkt danebenliegende Wohngebäude INF 681 mit derzeit 170 Bewohner*innen. Die Fläche beider Gebäude soll nachverdichtet werden. Dies steht der neuen Linie zur UKHD (neue Thorax-Klinik) entgegen. Begrüßenswert ist eine Wohn-Konzentration auf zwei große Standorte. Jedoch wird ein dritter Standort nicht erwähnt: Die zweistöckige Wohnkronen oberhalb des neuen Logistik-Hubs H05.4 mit ca. 4.300 m <sup>2</sup> BGF. Somit müssen im Wohnen drei Standorte statt zwei bedient werden. Die Wohnflächen oberhalb des Hubs stehen erst nach Errichtung zur Verfügung. Die 256 Bewohner*innen müssen ein Ausweichquartier erhalten. Die Phasenplanung muss hier im Detail betrachtet werden. Eine Mischfinanzierung von Bauten (gemäß Beschreibung noch andere Nutzer) ist bisher aus rechtlichen Gründen nicht möglich. ASTOC hat die Zukunftsausrichtung des Studierendenwerks übernommen und empfiehlt ebenfalls kleine Wohneinheiten mit 20m <sup>2</sup> . Gemäß der vorliegenden Planung werden nur drei Neubauten mit sieben Vollgeschossen ausgewiesen: B01.01, K08 und K09. Bei 2,80 m Geschosshöhe i. M. liegen alln Aufenthaltsräumen unter 22 m Fußbodenhöhe über der festgelegten Geländeoberfläche und es ergeben sich keine Hochhäuser. Wir begrüßen diese Planung. Der Hubschrauberlandeplatz auf dem Neubau der Thorax-Klinik befindet sich in unmittelbarer Nähe von über 2.000 Bewohner*innen des Studierendenwerks. Dies mindert u.a. die Attraktivität und den Wert der Wohnheime, führt zu deutlich höheren Investitionen wie z.B. Schallschutzmaßnahmen an Dächern und Fassade und einem höheren Verwaltungsaufwand wegen stärkerer Fluktuation der Mieter*innen, um ein paar Auswirkungen zu nennen. Für die Erweiterung der UKHD ist die Verlagerung von Studierendenwohnheimen erforderlich. Die Wohnheime sollen nördlich des Klausenpfades in unmittelbarer Nähe auf den Tennisplätzen ersetzt werden. Grundsätzlich begrüßen wir die geplante Nähe der Neubauten zum Bestand. Im Entwicklungsentwurf zur Mobilität wird das studentische Wohnen mit der Verlagerung des Lebensmittelpunktes auf Zeit nicht berücksichtigt. Es heißt: „Ein Teil der Pkw-Verkehre	Neuenheim

	<p>kann räumlich durch den Ausbau des Park-and-Ride-Angebots und einen Umstieg auf den ÖPNV an den Stadtgrenzen abgefangen werden. Dies kann als ein Ansatz für Mitarbeitende und Studierende gelten. Für Patienten sowie Besucherinnen und Besucher des Universitätsklinikums wie auch mobilitätseingeschränkte Personen ist die Anfahrt mit dem eigenen Pkw unerlässlich.“ Damit wurden die Bewohner*innen missachtet. Es ist zwischen Tagespendlern oder dortigen Haushalten zu unterscheiden. Einkäufe und Erledigungen von Bewohner*innen können nur bedingt über den ÖPNV und P&amp;R abgebildet werden. Wohngebäude müssen den baurechtlichen Stellplatzschlüssel erhalten. Bei der Bedarfsermittlung der Stellplätze wird ebenfalls nur von „Tagesgästen“ und nicht von Bewohner*innen ausgegangen. Das Planungsziel ist hiermit verfehlt und Stellplatzbedarfe für Bewohner*innen werden in der Planung nicht hinreichend berücksichtigt. In der Auflistung über Bestandsparkplätze werden die von uns mitbewirtschafteten Parkplätze P29 (für Neckar-wohnheime), P40 (mit Parkhaus INF699 für die AKP-Wohnsiedlung) und P46 (für INF 521 - 524) nicht aufgeführt. Wir begrüßen die Planungen zu einer Straßenbahnlinie. Auch außerhalb der täglichen Arbeitszeiten muss für die Bewohner*innen eine permanente Erreichbarkeit über den ÖPNV gesichert sein. In den Erläuterungen zum Logistik- und Mobilitätsmanagement werden alternative Rettungswege angedacht. Einer davon führt als nördliche Logistik-Erschließung zwischen unseren Wohngebäuden am Klausenpfad hindurch. Es ist zu berücksichtigen, dass hier Müllplätze des Studierendenwerks sind und die LKW-Logistik stattfindet</p>	
<p>Vielsprechender Entwurf, keine gute Anbindung Wieblingsen</p>	<p>Der Entwurf ist vielversprechend. Die zukunftsweisende Stadtplanung umfasst die meisten relevanten Punkte: wirksame Steuerung von MIV zum Umweltverbund, Aufwertung der Zwischenräume durch Begrünung als Naherholungsgebiet, Nachverdichtung für eine Weiterentwicklung des Campus (Uni und Klinik), Klimaneutralität. Die Haltung der Planer*innen, dass sich die Qualität des Entwurfs in den Freiräumen statt in beeindruckenden Gebäuden zeigt, ist sympathisch und lebensnah - so soll Stadtplanung sein. Die Erschließung des Neuenheimerfelds von Wieblingen aus ist schlechter als im anderen Entwurf, da die westliche Radbrücke fehlt. Das Wichtigste ist, dass keine zusätzliche Autobrücke geplant wird, da das den MIV verstärken und damit Klimaziele verhindern würde. Die Zeitplanung seitens der Stadt überzeugt mich nicht. Klimaneutralität bis 2050 - da sind selbst die Bundesregierung und die EU weiter. Eine Stadt, die Klimaschutzvorreiterin sein möchte, sollte ihren Masterplan nochmal überarbeiten, um einen ausreichenden Beitrag zum 1,5° Ziel zu leisten. Das erwarte ich vom neuen Klimabürgermeister.</p>	<p>Wieblingen</p>
<p>Zoo: Bitte erweitern, statt beschneiden!</p>	<p>Die Grunddaseinsfunktionen sind nach dem Lexikon der Geowissenschaften (spektrum.de) Tätigkeiten und Leistungen, die der Mensch zur Lebensbewältigung benötigt. Die sechs Funktionen arbeiten, wohnen, sich bilden, am Verkehr teilnehmen, sich erholen und in Gemeinschaft leben stehen untereinander in einem Wirkungsgefüge und sind infolge ihres spezifischen Raumspruches raumwirksam. Der vorliegende Entwurf versucht die raumplanerischen Nutzungskonflikte dieser Daseinsgrundfunktionen mit einander in Einklang zu bringen. Und im Neuenheimer Feld geht es primär nicht ums Wohnen. Im Zoo können die Menschen sich erholen, sich bilden, eine gemeinsame, gute Zeit haben. Er ist für alle gut erreichbar und er ist ein wichtiger Arbeitgeber in unserer Stadt. Das sind fünf von sechs Daseinsgrundfunktionen die, sollten sie stiefmütterlich behandelt werden, für die Heidelbergerinnen und Heidelberger und auch für alle Besucher aus dem Umland einen Rückschritt ihrer Lebensqualität bedeutet. Damit der Zoo seine Forschungs-, Bildungs- und Erholungsangebote sowie seine Artenschutz- und Erhaltungszuchtprogramme aufrechterhalten kann, sollte der Masterplan genutzt werden, um den Zoo weiterzuentwickeln. Es darf keine Entwicklung zu Lasten des Zoos und der Bildung (Zoo und Zoo-Akademie) stattfinden. Der Zoo muss Gelände dazugewinnen, nicht verlieren, denn die Tiere brauchen mehr Platz. Der Zoo muss zu seiner jetzigen Fläche, Fläche dazu bekommen. Er braucht ein Quarantäne- und Bauhofgelände außerhalb des jetzigen Zooareals in erreichbarer Nähe, denn das Zoogelände muss</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>

	<p>von Funktionen entlastet werden, die dort nicht zwingend nötig sind. Auch ein Zoo-Bauhof ist artenreich und biodivers. Dieses Quarantäne- und Bauhofgelände sollte unbedingt bei der Erweiterung des Sportgeländes im Norden mitgedacht werden. Die jetzige Bauhof-Fläche kann dann für den neuen Savannenbereich genutzt werden. Also: Der Zoo darf kein Gelände verlieren – das Biodiversitätszentrum muss weiter nach Osten rücken. Bitte noch einmal auf dem Flächennutzungsplan gegenchecken und ggf. berichtigen. Die Parkplätze in der Nähe des Zoos müssen erhalten bleiben, denn das Einzugsgebiet des Zoo umfasst einen Radius von über 50km. Freizeitnutzer sind, bis es echte Alternativen gibt und das zeichnet sich langfristig nicht so ab gegenüber Erschwerungen der Erreichbarkeit nicht tolerant und suchen dann ein anderes Ziel auf. Für Familienausflüge gibt es kaum Alternativen zum Auto. Familien nutzen den Individualverkehr – das Fahrrad reicht aber nicht sehr weit. Kurz-, mittel- und langfristig kann der ÖPNV Besucherströme von über 1000 Besucher/Stunde, wie sie der Zoo an schönen Tagen erfährt, nicht auffangen. Bis das möglich gemacht wird, darf sich die Erreichbarkeit des Zoos nicht verschlechtern und daher das Zoo-Parkhaus nicht entfernt werden. Bitte nehmen Sie diese Vorschläge schriftlich auf und berücksichtigen sie bei der weiteren, verbindlichen Planung im Rahmen des Masterplans Neuenheimer Feld, sodass sie anschließend in den Bebauungsplan eingehen.</p>	
Aufenthaltsqualität/Fassadenbegrünung	<p>Ich arbeite im Klinikum und möchte darauf hinweisen, dass es für die ca 20.000 Menschen im Campusgelände (Mitarbeiter*innen, Studierende; Klinikbesucher etc.) ausreichend qualitativ hochwertige Möglichkeiten zum Aufenthalt im "Grünen" mit Sitzmöglichkeiten und ohne (nahen) Verkehrslärm geben muss. Wenn Sie in der Mittagszeit im Bot. Garten schauen, bemerken Sie, wie wichtig diese Möglichkeiten sind, die Optionen hierfür sich bereits heute nicht ausreichend. Außerdem möchte ich anregen, über Fassadenbegrünung nachzudenken. Wissenschaftlich ist bereits belegt, dass sie elementar zur Qualitätssteigerung der Luft sowie der Temperaturregelung beitragen. Bei den Gebäuden im Kubusform bietet sich dies m.E. an.</p>	Weitere Stadtteile
Lebensraum für den Zoo	<p>Der Bedarf des Zoos nach einem Quarantäne/Bauhofgelände wurde nicht berücksichtigt - der Masterplan sollte den Bedarf aller Nutzer erfüllen.</p>	Neuenheim
Stellungnahme des BUND und des LNV (Landesnaturverb.)	<p>Stellungnahme der BUND-Ortsgruppe Heidelberg-Wieblingen und der BUND-Kreisgruppe im Namen des BUND-Landesverbandes Baden-Württemberg e.V. und des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg e.V. (LNV) zu den Entwürfen der Planungsbüros Astoc und Höger für den Masterplan Neuenheimer Feld/ Neckarbogen Der BUND begrüßt, dass nun zwei Entwürfe vorliegen, die 1. sich am Bestand der Bebauung im Neuenheimer Feld orientieren. Das ist eine am Klimaschutz ausgerichtete Planung und damit zeitgemäß. 2. sich auch bei der konkreten Ausgestaltung der Pläne weitgehend um Nachhaltigkeit und Klimaneutralität bemühen. 3. durch Fakten (zahlreiche Gutachten und Vorprüfungen) auf ihre Wirkung geprüft sind: zu erwartende Auswirkungen eines (jeden) Brückenbaus durch das Naturschutz- und FFH-Gebiet (Vorprüfung) CO2-Bilanz, Änderung der PKW-Zahlen und -fahrten im Neuenheimer Feld, Auswirkungen eines Brückenbaus durch das Naturschutz- und FFH-Gebiet (Vorprüfung) usw. Die BUND kritisiert, 1. dass der Entwurf des Büros Höger die Naturschutzgesetze und FFH-Richtlinien nicht berücksichtigt, die besagen, dass in Naturschutzgebieten nicht gebaut werden darf und plant eine Fuß- und Radbrücke mitten durch das NSG Altnecker Heidelberg-Wieblingen. Dies ist im konkreten Fall nicht durch übergeordnete Notwendigkeiten gerechtfertigt, da das Verkehrsgutachten gegenüber anderen Verkehrsvarianten ohne Brücke keine Vorteile an gefahrenen km oder CO2-Ausstoß bringt. Sollte eine Brücke, auch diese Fuß- und Radbrücke über den Neckar tatsächlich Eingang in den Masterplan Neuenheimer Feld finden, erwägen wir, rechtlich dagegen vorzugehen. 2. dass das Büro Höger am Bahnhof Pfaffengrund Wieblingen einen Mobilitäts-HUB plant, der keinen sinnvollen Anschluss an die Verkehrsgestaltung in Wieblingen und in der Stadt hat. 3.</p>	Weitere Stadtteile

	dass das Büro Astoc keine Mehrfachnutzung von Gebäuden (Hörsälen u.a.) vorsieht. Die BUND regt an, 1. dass endlich quellnahe P+R-Anlagen in den Umlandgemeinden auch ins Heidelberger Bewusstsein gerückt werden müssen, denn alle Stadtteil haben ja das gleiche Interesse: Weniger vom Auto-Verkehr zum und vom Neuenheimer Feld. 2. den Flächenbedarf von Universität und Kliniken zu überprüfen. Ein Umzug von Kliniken von außerhalb des Neuenheimer Feldes in den Campus ist entspricht weder einer klimagerechten Planung. noch ist sie aus finanziellen Gründen zu rechtfertigen. Auch zukünftige Effekte der von Home-Office und digitaler Lehre und die damit verbundenen Verminderung der Wachstumsprognosen der Universität sollten berücksichtigt werden. 3. Beton zu verwenden, der CO2-arm produziert wurde 4. Fassadenbegrünung und Solarzellen auf den Dächern und Fassaden auszuweiten 5. die klimatische Auswirkung der Entwürfe im Campus und in den angrenzenden Stadtteilen zu prüfen. Heidelberg, den 06.10.2021 Dr. Regine Buyer (BUND Heidelberg); Gerhard Kaiser (LNV, AK Rhein-Neckar, Heidelberg, Mannheim)	
Den Botanischen Garten nicht beschneiden	Dem Botanischen Garten droht der Verlust einer Baumreihe am Hofmeisterweg (durch die Straßenbahntrasse/Team Astoc). Es kann nicht sein, dass der ohnehin kleine Botanische Garten erneut beschnitten wird! Dagegen legt Team Höger die Trasse so, dass der Botanische Garten keine Einbuße erleidet.	Neuenheim
Verkehrsprobleme wurden nicht grundsätzlich angegangen	Positiv zu bewerten: Beide Planungsbüros haben sich in ihren Entwürfen sehr stark angenähert - und zwar durchaus im Sinne einer nachhaltigen, „bescheideneren“ Inanspruchnahme von zusätzlichen Bodenflächen. Der Hühnerstein erhält eine Gnadenfrist, innerhalb derer sich herausstellen dürfte, dass Arbeits- und Studierweisen nicht mehr in allen Fällen mit körperlicher Anwesenheit an bestimmten Stellen einhergehen. Die Pandemie hat da einen Schub zur Beschleunigung einer solchen Entwicklung bewirkt. Verkehrsprobleme wurden nicht grundsätzlich angegangen: Man hat zwar erkannt, dass eine Neckarbrücke große Probleme bereiten wird, und hat sie deshalb als „optional“ gekennzeichnet. Aber in welchem Fall die Option umgesetzt werden soll, bleibt unklar. Vielleicht braucht man sie gar nicht? Eine umfassende Verkehrsplanung wurde trotz der langen Dauer des Verfahrens nicht erreicht, weil von Seiten der Projektträger der Druck immer in Richtung „alles so lassen“ (jeder kann mit dem Auto hinfahren, wo und wann er will) ging, und weil die Verkehrsprobleme eigentlich regionaler Natur sind, denn die meisten automobilen Parkflächen und Straßenraum Beanspruchenden kommen aus dem Heidelberger Umland. Auf Seiten der Regionalplanung befasst man sich jedoch lieber mit der weiteren Ausweitung von Wohn- und Gewerbegebieten (z.Zt. laufendes Änderungsverfahren des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar) als mit einer schon lange fälligen grundsätzlichen Verkehrsplanung, die angesichts der wachsenden Erkenntnis der Klimarelevanz des Autoverkehrs auf andere Konzepte setzen muss. So wäre es unbedingt notwendig, dass in den Gemeinden der Region, in denen ja viele Menschen als Auspendler wohnen, „quellnahe“ Parkplätze an Stationen des ÖPNV eingerichtet werden. Der Versuch, an den Zentren der Arbeitsplätze (z.B in Heidelberg) „zielnahe“ Park and Ride-Parkplätze für die mit dem Auto Einpendelnden zu schaffen, muss an der schier notwendigen Zahl von Parkplätzen scheitern. Außerdem sollten die Pendler aus Gründen des Klimaschutzes nicht den Großteil ihres Arbeitsweges mit dem Auto zurücklegen, sondern nur den kleineren Teil zwischen Wohnung und ÖPNV-Station. Da der Arbeitsauftrag für die Planungsbüros aber nur Heidelberger Fläche betrifft, plant man halt zielnahe Park-and-Ride-Parkplätze, die niemand in seinem Stadtteil haben will...	Weitere Stadtteile
Mehr Bäume erhalten!	Im Campus ist die Fällung von 1000 bis 1200 Bäumen vorgesehen. Zwar sind umfangreiche Neupflanzungen geplant, doch diese Jungbäume sind kein adäquater Ersatz. Jeder einzelne gesunde Baum, der gefällt wird, bedeutet einen auf Jahrzehnte hinaus unersetzlichen Verlust. Rund 1000 gesunde Bäume weniger – das ist Wahnsinn in Zeiten des Klimawandels! Neupflanzungen in großem Maßstab sind	Neuenheim

	<p>kaum mehr als ein Notbehelf. Denn: Jungbäume haben es im Vergleich zu früher viel schwerer, das Jugendalter zu überstehen. Viele gehen rasch ein, weil sie noch nicht über ausreichend Wurzelmasse verfügen, um Trockenperioden standzuhalten. Dies gilt übrigens auch für sog. „Klimabäume“, also Baumarten, die mit Trockenheit im Prinzip gut zurechtkommen – aber eben erst ab einem bestimmten Alter. Man kann bei der extremen Nachverdichtung nicht jeden Bestandsbaum erhalten, das ist klar. Aber: Man sollte alles daransetzen, die extrem hohe Fällrate zu senken.</p>	
Ladestellen für E Auto	<p>Bei beiden Entwürfen werden zwar die Parkflächen minimiert, aber Parkflächen für E Autos sehe ich nicht. Es muss dafür von den Stadtwerken Trafo und Leitungen verlegt werden. Wenn HD die Klimaneutralität weiter voran treibt, wird die E Flotte größer, und im Moment gibt es keine 12 Ladestellen. Stromnetz von der Uni und Uniklinik sind nicht mit den Stromkabeln der Stadtwerke kombiniert.</p>	Wieblingen
Endlich mal Entwürfe für Klima- und Flächen-schutz	<p>Ich gratuliere beiden Teams zu ihren Entwürfen. Besonders ASTOC hat anscheinend endlich verstanden, dass ein weiterer Ausbau der Auto-Verkehrsinfrastruktur und ein weiteres Wuchern der Stadt in das Handschuhsheimer Feld nicht zukunftsfähig ist. Eine 5. Neckarquerung, ein Nordzubringer (auch "light"-Versionen wie Autoschlangen auf Feldwegen oder Shuttle-Busse) und riesige P&amp;R-Parkplätze am Rand führen nur zu noch mehr Autoverkehr und Umsteigeeffekte vom klimafreundlichen ÖPNV zum klimaschädlichen Auto. Das wird es übrigens auch als E-Fahrzeug bleiben, alleine durch seine CO2-Emissionen beim Bau und der Bereitstellung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur. Nur eine konsequente Verringerung des Autoverkehrs durch Verringerung von Anreizen wie kostenloses oder billiges Parken, Parkplätze allgemein und Straßen bis an den Arbeitsplatz werden das Verkehrsproblem dauerhaft lösen. Ein Wuchern des Campus in das Handschuhsheimer Feld ("Hühnerstein") ist ebenfalls nicht nur aus Klimaschutzgründen (Böden sind auch CO2-Speicher) zu verhindern, sondern auch weil dadurch ökologische und landwirtschaftliche wertvollste Flächen verloren gingen. Es ist noch genug Platz auf dem Campus, wie jetzt sowohl Höger als auch ASTOC belegt haben. Insgesamt ist zu hinterfragen, ob grenzenloses Wachstum im Neuenheimer Feld einer Klimahauptstadt?! Heidelberg gut zu Gesicht steht.</p>	Wieblingen
Altneckarquerung würde auch Wieblingen besser in Stadt einbinden	<p>Aktuell ist hier keinerlei Neckarquerung vorgesehen. Dies mag zwar konzentriert auf den Campus noch vertretbar sein, aber perspektivisch braucht Heidelberg meiner Einschätzung nach eine weitere Neckarquerung von Westen (mindestens für Fußverkehr/Fahrrad und ÖPNV). In Wieblingen wären noch Möglichkeiten zur Stadterweiterung in der Zukunft gegeben, aber aktuell ist der Stadtteil (und damit auch die Institutionen wie der SRH Campus) nicht gut in die Verkehrsinfrastruktur eingebunden, insbesondere für den Fall das der Stadtteil noch wachsen sollte. Aus Nord-Wieblingen kommend ist man aktuell mit dem Fahrrad ganz schön lange unterwegs, um nach Handschuhsheim zu kommen. Eine Brücke über den Altneckar würde hier noch einmal wesentliche Entlastung bringen, auch im Verhältnis zur bereits geplanten Fahrradbrücke Bahnstadt-Bergheim-Campus. Ich verstehe, warum diejenigen Wieblingler, die an der seit Jahrzehnten projektierten Strecke leben, gegen die Einrichtung einer weiteren Neckarquerung sind, aber ich frage mich schon, wie diese Verkehrslücke über die nächsten 50 Jahre stadtplanerisch geschlossen werden soll, wenn nicht über eine Brücke?</p>	Weitere Stadtteile
Alles wie gehabt	<p>Dieser Plan verbessert die Verkehrssituation überhaupt nicht. Es ist schön und gut, dass Arbeitnehmer die im näheren Umfeld wohnen die öffentlichen Verkehrsmittel oder das Fahrrad benutzen. Viele Patienten sind aber darauf angewiesen mit dem Auto in die Kliniken zu fahren, da Sie aus dem Umland anreisen. Für Patienten und Arbeitnehmer die nicht aus der näheren Umgebung kommen ist dieser Plan "alles wie gehabt".</p>	Umland
Nahverkehr-Anschluss und Parkgebühren	<p>In beiden Entwürfen fehlt ein Anschluss des Nahverkehrs an alle Nachbargemeinden und Stadtteilen. So müsste man eigentlich zwischen Wieblingen und Bergheim eine Seilbahn als Nahverkehrsanschluss inbauen. Dazu keine visionäre Denkweise. So hätte ich schon eine</p>	Weitere Stadtteile

	direkte Straßenbahn-Anbindung an Ladenburg eingeplant, die neue Straßenbahn im Neuenheimer Feld geht leider nicht durch Neuenheim und die Parkgebühren müssen viel mehr ansteigen. Aber nein, insgesamt fehlt der Mut für mehr Nahverkehr, schade. Wahrscheinlich ist die Klimakrise bei einigen Entscheider:innen nicht angekommen. Beste Grüße, Rad- und Klimaaktivistin Penelope vom Radentscheid Heidelberg und von Fridays for Future Heidelberg.	
Entflechten, statt INF vollpacken!	So viele, und verschiedenartige, Institutionen in diesem toten Winkel zu konzentrieren, ist widersinnig. Viele Bereiche, besonders Theorie-nahe, können auch anderswo gedeihen. Das würde den Verkehr entzerren, und andere Stadtteile aufwerten. Das Argument der kurzen Wege, der brillianten Ideen beim Plausch in der Kaffeeküche, sticht angesichts der heutigen Kommunikationsmittel nicht mehr. Wie kann es sonst sein, dass zB das EMBL oder die Astronomie auf dem Königstuhl wissenschaftlich so erfolgreich sind, trotz ihrer isolierten Lage? Daher: s. Betreff!	Weitere Stadtteile
Irgendwann wurde genug geprüft...	Es ist interessant, wie hier von einigen immer noch alte Vorstellungen und Forderungen aufgestellt werden, so als habe es das aufwändige Masterplanverfahren überhaupt nicht gegeben. Im Laufe des Masterplanverfahrens hat sich herausgestellt, dass lineare Lösungen (weitere Flächenversiegelung statt sparsamer Umgang mit dem nicht vermehrbaren Boden, Autobahnzubringer, Großparkplätze in der Nähe des Campus für P&R, Straßenbahnen weit außen, Busse statt Straßenbahn bei Zehntausenden von Pendlern) nicht tragfähig und nicht zukunftsfähig sind. Wer den Masterplanprozess verfolgt hat, weiß, dass vor allem das Team astoc im Laufe seiner Entwürfe der letzten beiden Jahre fast alle dieser linearen Konzepte durchprobiert hat und sich am Ende dem stark angenähert hat, was das Team Höger von Anfang an vertreten hat: sparsamer Umgang mit dem Boden, Schonung der Natur und des Freiraums, effiziente Verkehrsmittel und Klimaschutz. Das sollte man jetzt endlich umsetzen und nicht wieder von vorne anfangen zu diskutieren. .	Bergheim
Ist manchen der Klimaschutz egal ?	Ich kann einige der Kommentare nicht verstehen. Wir stehen vor einer selbstgemachten weltweiten Klimakatastrophe und manche Kommentatoren fordern vor allem Investitionen in den Autoverkehr. Ich bin froh, dass das Masterplanverfahren so umfangreich war und viele Alternativen genau durchgeprüft wurden. Und die Planungsteams haben sich am Ende beide für umweltfreundliche Lösungen entschieden: eine optimale Straßenbahn im Campus, gegen eine 5. Neckarquerung und gegen einen Nordzubringer und gegen Bebauung von Naturflächen. Wenn ich es richtig verstanden habe, mussten die Planungsteams dabei aufgrund einer Vorgabe für das Jahr 2050 sogar mit ungefähr den heutigen Parkgebühren und mit 7100 Parkplätzen rechnen. Und bereits damit lässt sich nach dem Verkehrsgutachten der Autoverkehr und die Staus im Autoverkehr gegenüber 2015 reduzieren. Werden in Zukunft die Parkgebühren auf ein normales Niveau erhöht, der öffentliche Verkehr besser, vor allem schneller und der Fahrradverkehr ausgebaut z.B. durch Neckarradbrücken und Rad-schnellwege, dann gehen der Autoverkehr und damit die CO2-Emissionen weiter zurück. Das ist die Aufgabe unserer heutigen Generation. Und da müssen alle mithelfen, auch wenn das Umdenken manchem noch etwas schwerfällt.	Bergheim
Das Märchen vom Straßenbau	... der Verkehrsprobleme löschen würde, ist seit über einem halben Jahrhundert mit jedem neuen Kilometer Straße und jedem neuen Parkplatz widerlegt, die nur zu immer neuen Rekordstaus auf unsren Straßen führen. Nebenbei wird auch noch das Klima, die Landschaft und die Zukunft kommender Generationen ruiniert. Aber das scheint viele Mitbürger hier nicht zu stören, so lange nur sichergestellt ist, dass sie nur bequem und billig zum Arbeitsplatz oder zum Klinikum kommen.	Wieblingen
Infrastruktur/Anbindung/Mobilitätshubs	Ich fahre seit mehr als 10 Jahren mit dem Rad aus Kirchheim ins Neuenheimer Feld und nehme zum Teil einen Umweg von ca 2 km auf mich, damit ich nicht über das Nadelöhr Hauptbahnhof/Mittermeierstr. zum Campus fahren muss. Für mich wäre ein weiterer Ausbau des Fahrradwegs auf dem ehemaligen Bahndamm und ein Ausbau/Ergänzung des Wehrstegs die Lösung um sicher und entspannt mit	Weitere Stadtteile

	<p>dem Fahrrad auf den Campus zu gelangen. Zum ÖPNV: Die neue Streckenführung der Straßenbahn 26 ermöglicht die zügige Anfahrt aus Kirchheim/Bahnstadt bei Umstieg über die Haltestelle Betriebsbahnhof ins Neuenheimer Feld zu gelangen (für die Fahrt zum Bismarckplatz natürlich eher nachteilig) Auch die neue Linie 20 hat die Erreichbarkeit ins Neuenheimer Feld verbessert. Solche strukturellen Verbesserungen sind die Voraussetzung, damit mehr Menschen auf den ÖPNV "umsteigen". Weiter so! Die Haltestelle Hauptbahnhof Süd wurde neu eingerichtet, liegt aber für Pendler:innen so ungünstig, dass diese weiter mit einem am Hbf abgestellten Rad zum Campus radeln, durch diese zusätzliche Fahrräder werden Abstellplätze am Hauptbahnhof und auf dem Campusgelände in Anspruch genommen. Am Hauptbahnhof Nord wurde aufwendig die Haltestelle näher an das Bahnhofsgelände verlegt und bei der neu eingerichteten Linie muss man nun eine 4-spurige Straße überqueren und dann noch ewig weit bis zum Bahnhofsgelände laufen. Die Probleme beim Einpendeln mit MIV beginnen sowohl in Dossenheim als auch auf der Speyer Str. Für Menschen, die nicht auf das Auto verzichten können, müsste also schon früher (im Umland) mit einer veränderten Infrastruktur ein Anreiz geschaffen werden, um auf ÖPNV umzusteigen. Vorteil bei dem Astor Entwurf sind die rum um den Campus verteilten Mobilitätshubs, die von einer solchen Verteilung ausgehen, das setzt aber meiner Meinung nach zu spät ein, die Mittermaierstr. / Unterre Neckarstraße usw. würden dadurch ja noch nicht entlastet werden. Auch sehe ich noch nicht wie der Anlieferverkehr über diese Hubs organisiert werden kann. Es werden täglich zeitsensitive Sendungen angeliefert -z.B. auf Trockeneis, medizinische Proben etc. eine Umverteilung würde meines Erachtens zu noch mehr Problemen bei der Anlieferung führen. Außerdem werden ständig Geräte, Laborausstattung oder auch Flüssigstickstoff angeliefert, auch der Lieferverkehr der Zentralmensa kann vermutlich nicht umgeleitet werden. Eine neu Organisierung des Lieferverkehrs geht wieder von Strukturen aus, die so nicht vorhanden sind. Großes Problem ist hier auch die organisatorische Trennung von Universität und Klinikum. Unter den Gebäuden verläuft über 2 Stockwerke der Keller, wenn dieser von Asbeststaub befreit wird, kann dieser sicher auch für Lieferungen genutzt werden. Dafür müsste sich organisatorisch aber einiges ändern. Heute wartet man am Klinikum bei Bestellungen über den zentralen Einkauf teilweise Wochen, bevor die Ware dann vom VZM an die Standorte ausgeliefert wird. Die Wieblinger Fuss- und Radverkehrsbrücke halte ich für unrealistisch. Das ist nun schon seit mindestens 20 Jahren immer wieder diskutiert worden. Die zusätzliche Rad-/Fußverkehrsbrücke als Anbindung der Bahnstadt ist jedoch überfällig, da hier auch Pfaffengrund, Schwetzingen, Oftersheim, Eppelheim, Wieblingen, Kirchheim und Rohrbach (über den Bahndamm) perfekt mit angeschlossen werden. Dies sollte zeitnah umgesetzt werden und ist ja meines Wissens auch schon so beschlossen. Insgesamt denken beide Vorschläge Verkehrslösungen schon weiter, als es mit der aktuellen Infrastruktur überhaupt möglich ist. Unbedingt, muss erst die Infrastruktur geschaffen werden, damit es nicht wieder zu so chaotischer Planung der Anbindung wie im Fall der Bahnstadt kommt. Die Kommentare zeigen meiner Meinung nach, dass die Bevölkerung für veränderte Strukturen offen ist, aber eine Änderung des Mobilitätsverhaltens an den aktuellen Gegebenheiten scheitert. Unklar ist mir anhand des vorliegenden Entwurfs, ob auf dem Gelände des PH Gartens neue Wohnheime gebaut werden sollen? Falls ja, sicher wird neuer bezahlbarer Wohnraum für Studierende benötigt, aber die vorhandenen Gebäude sind auch nicht besonders hoch, könnte man diese nicht aufstocken? Mein Fazit: der Plan ist also nur so gut wie "wir" es zulassen. Eine Umgestaltung des Campus ist wünschenswert, benötigt aber noch umfassende Maßnahmen der Umgestaltung der vorhandenen Infrastruktur "um den Campus herum"</p>	
<p>Ein Neuenheimer Feld mit ÖPNV und Zweirädern ist die Zukunft</p>	<p>Ich bin erschreckt über die vielen Kommentare, die immer noch den Autoverkehr fördern und ins Neuenheimer Feld treiben wollen. Das wahrlich nicht notwendig und ökologisch nicht vertretbar. Eine Maßnahmenbündel zur Förderung des ÖPNV- und Fahrradverkehrs liegt vor und muss nur noch umgesetzt werden. Zum Glück hat Astoc jetzt die Fünfte Querung und einen Nordzubringer gestrichen. Zu dieser</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>

	sinnvollen Entscheidung muss Astoc dann auch in Zukunft stehen. Eine Fußgänger- und Radbrücke von Wieblingen in das Neuenheimer Feld halte ich für gangbar.	
SRH-Campus mit Masterplanverfahren verbinden - 5. Neckarquerung	Aktuell ist keine Neckarquerung im Konzept vorgesehen. Dies scheinbar aufgrund des politischen Drucks der sich aus vereinzelt Bevolkerungsgruppen entwickelt hat. Dies finde ich schade, da ich hier großes Potenzial für das Neuenheimer Feld aber auch für Wieblingen sehe. Im Zuge des Masterplans der SRH sehe ich allerdings weitere Potenziale, den SRH Campus und das Uniklinikum und die Sportstätten zu verbinden. Dies in Form der bereits seit Jahrzehnten angedachten 5. Neckarquerung. Die Probleme des Notfall-Verkehrs der Klinik würde sich hier auch anbieten zu bewerkstelligen, da die aktuell Situation untragbar ist. Fahrzeiten von den Autobahnanschlüssen Dossenheim und Heidelberg bis zur Klinik sind zu lange. Wie wir gestern hörten, zählt hier oft jede Sekunde. Es sollten die Potenziale ausgeschöpft und Synergien auch im Bereich Sport und Bildung weiter genutzt werden. Brücken bauen und damit keine Felder zerschneiden. Nachverdichtung ohne weitere Verkehrsanbindungen wird auf Dauer nicht funktionieren. Auch Elektrofahrzeuge fahren nun einmal auf Straßen und brauchen Parkplätze. Also: "Brücke(n) bauen, statt einengen".	Neuenheim
Neuenheimer feld	Ohne Nordzubringer bekommt man den Individualverkehr (Klinik) nicht in den Griff. Und bei einem "Radieschen Tunnel" geht noch nicht mal landwirtschaftliche Anbaufläche verloren. - Wurde alles schon x-mal durchgekaut. Lasst die Autos in wirklich großzügig dimensionierten Tiefgaragen mit ausreichend Lade Infrastruktur verschwinden und gestaltet die Oberfläche dafür gefällig.	Handschuhsheim
Verkehrsanbindung	Ich vermisse ich das Verkehrskonzept? wie soll bei einer Erweiterung der Autoverkehr geregelt werden? Das ist jetzt jeden Morgen für alle Radfahrer, die Neckarbrücke queren und Anwohner eine enorme Belastung von Abgasen und Lärm.	Weitere Stadtteile
Verkehrsanbindung völlig ignoriert	Es ist schön, dass der Campus autofrei sein wird und dass mehr Parkplätze am Rande des Campus geschaffen werden. All diese Autos müssen jedoch noch zu diesen Parkplätzen gelangen. Jeden Morgen wird deutlich, dass die Zufahrtsstraßen zum Campus der Hauptengpass sind und dass 1-2 zusätzliche Zufahrtsstraßen für den Autoverkehr dringend erforderlich sind. Eine Fahrradbrücke ist schön, aber sie wird das Problem nicht lösen. Obwohl das Thema neue Zufahrtsstraßen in den letzten Jahren immer wieder angesprochen wurde, wird es in den Plänen ignoriert. Wie ist dies nur möglich?	Weitere Stadtteile
5. Neckarquerung	Kann mich nur dem Kommentar von Gast am 24.09.2021 um 13.37 Uhr anschließen.	Weitere Stadtteile
Individualverkehr	Als seit 25 Jahren in der Uniklinik Beschäftigter freue ich mich auf die Umgestaltung und werde sie sicherlich sehr gut finden! Allerdings erst, wenn ich auch dort angekommen bin. Wenn ich richtig informiert bin, kommen rund 80% der Uniklinik Beschäftigten nicht aus Heidelberg (das müssten mehr als 10000 Personen sein). Auch mit einer guten Nahverkehrsanbindung wird man in den nächsten Jahrzehnten auf (E-)Individualverkehr bei der Anreise der Beschäftigten ins Neuenheimer Feld nicht verzichten können. Und für Patienten gilt dies natürlich auch. Wie sieht das Park+Ride Konzept aus? Wo sind gut zugängliche Parkplätze? Bitte nicht missverstehen: Ich fahre seit Jahren bei gutem Wetter mit dem Fahrrad aus Schwetzingen zur Arbeit. (Übrigens wäre es an solchen Tagen wichtig eine zugängliche Duschkabine zu haben.) Aber bei kaltem, schlechten Wetter und in Dunkelheit mute ich mir dies nicht zu und fahre mit dem Auto, da ich ansonsten eine miserable öffentliche Verkehrsanbindung habe. Wo sollte ich dann parken?	Umland
Erschließung / Verkehr	Sehr geehrte Damen und Herrn, beide Entwürfe gefallen mir gut. Die Verkehrstechnische Erschließung für den Individualverkehr finde ich bei beiden Entwürfen nicht gelungen. Im Interesse der Bewohner der Dossheimer Landstraße, Berliner Straße und Bergheims schalg	Handschuhsheim

	ich vor, einen Feldweg vom Dossenheimer Autobahnzubringer durchs Feld im Einbahnstraßenbetrieb jeweils temporär zu öffnen. Morgens ca. 1,5-2h von Nord nach Süd. Nachmittags in umgekehrter Richtung. Neben mehr Lebensqualität in den Stadtteilen wird dies auch zu weniger Staus führen. Mir Freundlichen Grüßen, Björn Burger	
Verkehrsentlastung bergheim?	was nützt eine Fahrradbrücke, wenn der PKW verkehr weiter durch Bergheim läuft, warum ist die 5. Neckarüberquerung für Autos nicht mal mehr angedacht? Bergheim hat nichts davon, mal wieder.	Bergheim
Öffentlichen Verkehr stärken statt noch mehr Straßen zu bauen.	Ich verstehe die vielen Kommentare zum Autoverkehr nicht. Die Klimakrise zeigt uns allen, dass die Zeit des Autos vorbei ist. Der Entwurf ist hier genau richtig, bzw. könnte den Autoverkehr noch mehr einschränken. Die Rhein-Neckar-Region ist keine Landgemeinde, sondern eine Metropolregion. Wir sollten endlich Anfänge entsprechende Verkehrsverbindungen zu entwickeln und die Region als vernetztes Gesamtsystem zu sehen. Jede Gemeinde sollte alle 20 Minuten eine Verbindung nach Heidelberg (und Mannheim) haben, ohne viel umsteigen und in endlicher Zeit. Die S-Bahn war ein guter Ansatz nur ist sie leider seit ihrer Einführung nicht konsequent weiterentwickelt worden. Die Heidelberger Politik hat es außerdem versäumt sich als Knotenpunkt stark zu machen. Oder warum gibt es immer noch keine direkte Verbindung aus Schwetzingen mit der S-Bahn? Weinheim bleibt auf die Tucker-OEG angewiesen. Nicht mal aus Eppelheim gibt es eine konkurrenzfähige Verbindung ins Neuenheimer Feld. Neue Technologie ermöglicht automatisierte Züge mit denen sogar Hüffenhardt alle 20 mins angebunden werden könnte. Wenn man sich trauen würde mutige Schritte zu gehen und etwas neues auszuprobieren. Von mir aus auch eine Seilbahn vom S-bahnhof Wieblingen. Von Wiesloch, Sandhausen etc will hier garnicht sprechen... Tun Sie was statt immer neue Straßen zu bauen!	Weitere Stadtteile
Verkehrsanbindung Klinik und Zoo	Grundstätzlich begrüße ich jede Idee, Individualverkehr so weit wie möglich auf den ÖPNV umzuleiten. Jedoch sehe ich bei den vorgestellten Konzepten nicht, wie das umgesetzt werden soll. Wo befindet sich ein ausreichend großer Park & Ride-Platz, damit große Anzahl der Beschäftigten, die täglich aus dem Umland ins Neuenheimer Feld pendeln? Und die vielen Besucher von Kliniken, wo parken sie? Was ist mit den Familien, die oft mit zwei oder noch mehr kleinen Kindern den Zoo besuchen? Solange keine ausreichenden Maßnahmen ergriffen werden, einen großen Park&Ride-Parkplatz mit direkter Anbindung an den ÖPNV ins NF einzurichten, dürfen keine Parkmöglichkeiten reduziert werden.	Umland
Erreichbarkeit des Zoos gewährleisten und verbessern	Der Zoo ist eine wichtige Freizeit- und Bildungseinrichtung von hoher lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung. Eine Beeinträchtigung der Erreichbarkeit für Familien oder Menschen mit mobilen Einschränkungen darf bei den Überlegungen zu einem Mobilitätskonzept nicht toleriert werden. Die Qualität des Mobilitätskonzeptes an der Anzahl der eingesparten Parkplätze festzumachen, ist nicht zielführend.	Umland
im Verkehrskonzept fehlt die	im Verkehrskonzept fehlt die Ertüchtigung der überörtlichen Erschließung- vorallem Anbindung MIV an BAB und ÖPNV- es fehlt die Brücke nach Wieblingen- MIV, ÖPNV, Fussgänger und Rad. Für ÖPNV kein schlüssiges Konzept- besser wäre ein S-Bahn-Anschluss auf dem Klausenpfad mit Einbindung Berliner Strasse an der Heiligenbergschule, direkt ab Haltestelle Wieblingen, dann Haltestelle Uni/ Klinikum und weiter zur Bergstrasse.	Handschuhsheim
Masterplanverfahren ohne Masterplan	Ich vermisse bei beiden Entwürfen einen wirklichen Versuch, das Verkehrsproblem im Neuenheimer Feld und den zubringenden Straßen (Vangerowstraße/B37, Ernst-Walz-Brücke, Berliner-Straße, Dossenheimer Landstraße/B3) zu lösen. Ein Masterplanverfahren, das scheinbar an den Grenzen des Neuenheimer Feldes aufhört, wird die entscheidenden Probleme nicht beseitigen. Was benötigt wird sind P&R-Parkplätze in der Peripherie mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten in Bus- und Straßenbahn und attraktive Fahrpläne. Wenn	Umland

	dann noch Fuß- und Radwege ausgebaut werden und die dringend notwendige Rad- und Fußgängerbrücke zwischen Wieblingen und dem Neuenheimer Feld gebaut wird, können Nutzer der Parkplätze auch mit ihren E-Rollern oder (Klapp-)rädern weiterfahren. Das sind ganz einfache Maßnahmen, die die Stadt Heidelberg schon längst ohne ein akademisch aufgeblähtes, langjähriges Masterplanverfahren hätte umsetzen können. Stattdessen ruhen sich die Verantwortlichen der Stadt Heidelberg auf den zahlreichen Auszeichnungen („Global Green City“, Vorreiter-Stadt in Sachen Klimaschutz, „Mutig voran beim Klimaschutz im Verkehr“) aus, die scheinbar ohne jegliche Kenntnisse der Situation in Heidelberg vergeben wurden. Oder die auszeichnenden Personen waren einfach nur bekifft, man weiß es nicht. Ich warte schon auf den Tag, an dem die Ernst-Walz-Brücke aufgrund Überlastung und statischer Probleme gesperrt werden muss und dann der ganze Verkehr in Heidelberg zusammenbricht.	
Verlegung des Neuenheimer Campus	Offensichtlich ist, dass bei der Entwicklung des Neuenheimer Feldes massive Fehler in Hinblick auf die Logistik gemacht wurden. D.h. es wurden Gebiete erschlossen, die Kapazität der Zufahrt aber nicht berücksichtigt. Wenn man weiteren Verkehr durch die Stadt verhindern kann/muss: Warum verlegt man dann nicht gleich einen Campus-Teil von Neuenheim nach Wieblingen oder in de Nähe BAB-Abfahrt Dossenheim? Das digitale Zeitalter sollte dies unterstützen. Das macht eine Neckarüberquerung nicht erforderlich.	Wieblingen
Zoo ins PHV verlegen	Die meisten Probleme lassen sich lösen, wenn der Zoo ins PVH verlegt würde. Die Besucherströme würden umgelenkt und allein das freierwerdende Gelände hätte das Potential für eine positive Stadtentwicklung incl. der notwendigen Gegenfinanzierung. Nebenbei könnten auch die Besucher einen Zoo im PHV leichter erreichen und würden das Neuenheimerfeld nicht noch weiter mit Verkehr belasten:)	Bergheim
Mit Kind und Kegel in den Zoo - zukünftig ohne Auto ?	Als Mutter begrüße ich die Idee einer autofreien Zone, allerdings gebe ich folgendes zu bedenken: Gemeinsam mit Freunden und deren Kindern besuchen wir mit unseren Kindern (4 + 7 J) gerne den Zoo. Bisher eigentlich immer mit dem Auto. Wie das in der den öffentlichen funktionieren soll, wenn mehrere Eltern mit Kinderwagen zur gleichen Zeit anreisen, kann ich mir aktuell nicht vorstellen. Mit zwei kleinen Kindern kommt im Allgemeinen auch immer einiges an Gepäck mit. Hier begrüße ich die Möglichkeit direkt am Zoo zu parken.	Umland
Alternativen zu Individualverkehr	Leider vermisse ich eine richtige alternative zum Individualverkehr, denn nicht der ÖPNV innerhalb Heidelbergs ist ungenügend, sondern die Anbindung kleinerer Orte an Heidelberg ist teilweise miserabel (z.B. Hockenheim). Wenn daran keine Besserung gemacht wird, kann auch den Individualverkehr nicht ohne weiteres verzichtet werden. Klar ist, dass die Anzahl der Autos reduziert werden bzw. bestenfalls ganz verschwinden soll. Aber keine Straße einzuplanen und dann zu behaupten, es würden plötzlich keine Autos mehr nötig sein, leuchtet mir nicht ein, zumal ich keinerlei Ersatzpläne für z.B. ein P+R System sehe. Nicht alle haben den Luxus, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV eine vernünftige Verbindung zu haben. Ebenso vermisse ich eine Lösung für Patienten. Einige Kliniken wurden in den letzten Jahren ins Neuenheimer Feld verlegt. Viele Patienten sind körperlich nicht in der Lage den ÖPNV oder das Fahrrad zu nutzen. Wie sieht eine Lösung für diese Personengruppe aus?	Umland
Das Problem ist und bleibt der Zu-/Abfluss des Autoverkehrs	Das Problem kennt jede(r), der aus dem Umland in die Uni muss, speziell mit dem Auto: Zu- und Abfahrtswege sind beengt, mit vielen Kreuzungen und Ampeln versehen und die berühmte Heidelberger "rote Welle" erledigt den Rest. Ein Kollege benötigt von Ludwigshafen bis Autobahneinfahrt Heidelberg weniger Zeit als von der Autobahneinfahrt ins Neuenheimer Feld - das sagt wohl alles. Und auf der Nord-Süd-Achse Berliner Strasse - Mittermaierstrasse sieht es nicht besser aus. Das obige Konzept stellt dem Zeitgeist entsprechend die öffentlichen Verkehrsmittel sowie das Fahrrad in den Vordergrund, ignoriert jedoch völlig das angesprochene Hauptproblem. Und solange die Verantwortlichen - welche es auch noch wagen, das Wort "Umweltschutz" in den Mund zu nehmen - nicht endlich einsehen, dass es kein schmutzigeres Fahrzeug gibt als ein im Stau stehendes KFZ, wird sich hier auch nichts ändern. Vorschlag: Es muss ein möglichst	Umland

	behinderungsfreier Zugang von der Autobahn zum Campus erstellt werden, notfalls mit einer 5. Neckarquerung bzw. Parkhäusern in Wieblingen und Seilbahn. Alles andere ist in meinen Augen nur Augenwischerei und Schönheitskosmetik, die niemanden etwas nützt.	
Das Märchen vom Fahrradfahren	Jeden Tag pendeln ca. 20.000 Menschen in das Neuenheimer Feld (INF). Viele dieser Menschen arbeiten oder studieren im Neuenheimer Feld. Andere kommen als Patienten, Besucher oder zur Freizeit (Sportanlagen, Tiergartenfreibad, Zoo). Ich selbst arbeite im Neuenheimer Feld. Die meisten dieser Menschen die täglich in das INF pendeln kommen aus den Umlandgemeinden. Und dabei ist anzumerken, dass es im Modal Split des INF bereits sehr viele Fahrradfahrten gibt. Am häufigsten mit dem Fahrrad kommen dabei die Studierenden. Aber auch viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nutzen gerne das Fahrrad, es ist schnell, günstig, man bewegt sich an der frischen Luft durch die Natur, es ist gut für die Gesundheit und das Wohlbefinden - viele Vorteile die man gerne mitnimmt! Und dennoch kommen manche Menschen nicht mit dem Fahrrad in das Neuenheimer Feld. Mögliche Gründe sind: 1.) Der Weg ist zu weit. 2.) die persönliche Fitness lässt es nicht zu 3.) die eigene Gesundheit lässt es nicht zu 4.) Kinder oder Patienten müssen transportiert werden 5.) die Fahrt mit dem Auto wird komfortabler angesehen. Zudem kommen besondere Einschränkungen des Fahrradfahrens auf Grund von Witterung (Regen, Schnee, Glätte) der Tageszeit z.B. nachts (kalt, dunkel) oder der Saison (Herbst, Winter). Der ein oder andere steigt wohl früher oder auch erst später auf ein anderes Verkehrsmittel um, das ist von Mensch zu Mensch unterschiedlich. Wir müssen jedenfalls, wenn wir erreichen möchten, dass weniger Menschen mit dem Auto in das INF fahren, den ÖPNV wesentlich attraktiver gestalten, damit die Menschen freiwillig umsteigen. Ein Zwang auf das Auto zu verzichten, indem z.B. einfach im Verkehrsmodell die Parkgebühren so sehr erhöht werden, dass keiner mehr in das INF fährt, wäre der falsche Weg. Deshalb wurde dies auch im Verkehrsmodell nicht erlaubt. Die Planungsteams sollten im Verkehrsmodell zeigen, dass Sie eine Verbesserung des Verkehrs erzielen können ohne die Parkgebühren massiv zu erhöhen. Für beide Teams gelten daher im Verkehrsmodell die gleichen Parkgebühren, damit bleibt die erzielte Verbesserung im Modell vergleichbar. Alles andere würde zu einer Verzerrung des Wettbewerbes führen. Es müssen Alternativen zum Auto angeboten werden. Heidelberg ist eine Stadt mit Klinikum, Instituten und Universität. Diese Einrichtungen tragen maßgeblich dazu bei, dass es in Heidelberg gute Arbeitsplätze gibt. Und ich wünsche mir auch in Zukunft gute Arbeitsplätze für die Stadt Heidelberg! Und meiner Ansicht nach fahren in Städten Autos. Die Frage ist nur wie viele. Umso besser das Angebot des ÖPNV wird, umso weniger Autos fahren in das INF. Daran sollten wir gemeinsam arbeiten. Ich bin im Übrigen selbst noch nie zu den Hauptverkehrszeiten mit dem Auto in das INF gefahren. Für alle Fälle habe ich einen Regenponcho und nutze bei Wind und Wetter das Fahrrad.	Weitere Stadtteile
Individualverkehr/Zoo	Als täglicher Berufspendler fehlt mir in den Entwürfen eine vernünftige Park-and-Ride-Möglichkeit. Die Massen an Autos, die sich täglich von der BAB über den Zubringer über die Brücke ins NF wälzen, ist kaum auszuhalten. Corona hat für Entlastung gesorgt, aber es wird täglich schlimmer. Warum schafft man nicht eine vernünftige P+R-Möglichkeit? Als Mitarbeiter der Klinik lernte ich den Zoo als Naherholungszentrum kennen - wo kann man schöner seine Mittagspause verbringen? Das Zoogelände darf keinesfalls beschnitten werden - eher im Gegenteil: Der Zoo bräuchte eigentlich mehr Platz/Ressourcen, um die wichtigen Themen Bildung und Artenschutz noch intensiver an die Besucher vermitteln zu können.	Umland

Titel	Kommentartext	Inhalt des übergeordneten Beitrags	Stadtteil
Von Klimaschutz offenbar noch nie was gehört	Wenn man Ihren Kommentar liest, dann haben sie offenbar von Klimaschutz noch nichts gehört. Eine "5. Neckarquerung" hat höchstens großes Potential, den Klimawandel anzuheizen, mehr Verkehr (und damit Stau) zu erzeugen, ein europäisches Naturschutzgebiet und das Lebensumfeld vieler Wieblinger dauerhaft und unwiderruflich zu zerstören und die Verkehrsprobleme nicht zu lösen. Das alte Sprichwort "Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten" gilt immer noch. Deshalb ja zu den Plänen von Höger und ASTOC zur konsequenten Verkehrswende mit einer deutlichen Reduzierung des Autoverkehrs, ohne neue (Auto)Straßen und Brücken. Nur so wird Heidelberg seine Klimaziele erreichen. Und auch Elektrofahrzeuge brauchen Strom, und der muss möglichst umweltfreundlich produziert werden. Und auch sie wollen sicher nicht den ganzen Odenwald mit Windrädern "zugepflastert" haben, oder? Von den Kohlendioxid-Emissionen beim Bau der Autos und der Straßen einmal ganz abgesehen.	Aktuell ist keine Neckarquerung im Konzept vorgesehen. Dies scheinbar aufgrund des politischen Drucks der sich aus vereinzelt entwickelten Bevölkerungsgruppen entwickelt hat. Dies finde ich schade, da ich hier großes Potenzial für das Neuenheimer Feld aber auch für Wieblingen sehe. Im Zuge des Masterplans der SRH sehe ich allerdings weitere Potenziale, den SRH Campus und das Uniklinikum und die Sportstätten zu verbinden. Dies in Form der bereits seit Jahrzehnten angedachten 5. Neckarquerung. Die Probleme des Notfall-Verkehrs der Klinik würde sich hier auch anbieten zu bewerkstelligen, da die aktuell Situation untragbar ist. Fahrzeiten von den Autobahnanschlüssen Dossenheim und Heidelberg bis zur Klinik sind zu lange. Wie wir gestern hörten, zählt hier oft jede Sekunde. Es sollten die Potenziale ausgeschöpft und Synergien auch im Bereich Sport und Bildung weiter genutzt werden. Brücken bauen und damit keine Felder zerschneiden. Nachverdichtung ohne weitere Verkehrsanbindungen wird auf Dauer nicht funktionieren. Auch Elektrofahrzeuge fahren nun einmal auf Straßen und brauchen Parkplätze. Also: "Brücke(n) bauen, statt einengen".	Wieblingen
Klimaschutz vs. Wohl der Heidelberger*innen	Ich persönlich möchte nicht dass der Klimaschutz über das Wohl der Heidelbergerinnen und Heidelberger gestellt wird! Wir brauchen dringend eine weitere Anbindung des Neuenheimer Feldes! Wenn wir diese nicht bekommen werden die Stadtteile Handschuhsheim, Neuenheim und Bergheim weiterhin unter dem Verkehr leiden. Und es ist davon auszugehen, dass durch die zusätzlichen Flächen und steigenden Arbeitsplätzen (die gut für die Stadt Heidelberg sind) nicht besser wird.	Aktuell ist keine Neckarquerung im Konzept vorgesehen. Dies scheinbar aufgrund des politischen Drucks der sich aus vereinzelt entwickelten Bevölkerungsgruppen entwickelt hat. Dies finde ich schade, da ich hier großes Potenzial für das Neuenheimer Feld aber auch für Wieblingen sehe. Im Zuge des Masterplans der SRH sehe ich allerdings weitere Potenziale, den SRH Campus und das Uniklinikum und die Sportstätten zu verbinden. Dies in Form der bereits seit Jahrzehnten angedachten 5. Neckarquerung. Die Probleme des Notfall-Verkehrs der Klinik würde sich hier auch anbieten zu bewerkstelligen, da die aktuell Situation untragbar ist. Fahrzeiten von den Autobahnanschlüssen Dossenheim und Heidelberg bis zur Klinik sind zu lange.	Weitere Stadtteile

		Wie wir gestern hörten, zählt hier oft jede Sekunde. Es sollten die Potenziale ausgeschöpft und Synergien auch im Bereich Sport und Bildung weiter genutzt werden. Brücken bauen und damit keine Felder zerschneiden. Nachverdichtung ohne weitere Verkehrsanbindungen wird auf Dauer nicht funktionieren. Auch Elektrofahrzeuge fahren nun einmal auf Straßen und brauchen Parkplätze. Also: "Brücke(n) bauen, statt einengen".	
Absolut nichts verstanden	Der Kommentarschreiber hat offenbar überhaupt nichts verstanden. Meinen Sie, die Heidelberger Bürger sind nicht vom Klimawandel betroffen? Oder von den Auswirkungen des Artensterbens? Sind sie sehr wohl und ihre Konzepte aus dem letzten Jahrhundert mit noch mehr Beton für das Auto gehörten deshalb sofort wieder in die Mottenkiste. Die einzige Lösung ist weniger Autos. Das hilft nicht nur dem Klima, sondern auch den Bürgern in Bergheim und Neuenheim.	Aktuell ist keine Neckarquerung im Konzept vorgesehen. Dies scheinbar aufgrund des politischen Drucks der sich aus vereinzelt entwickelten Bevölkerungsgruppen entwickelt hat. Dies finde ich schade, da ich hier großes Potenzial für das Neuenheimer Feld aber auch für Wieblingen sehe. Im Zuge des Masterplans der SRH sehe ich allerdings weitere Potenziale, den SRH Campus und das Uniklinikum und die Sportstätten zu verbinden. Dies in Form der bereits seit Jahrzehnten angedachten 5. Neckarquerung. Die Probleme des Notfall-Verkehrs der Klinik würde sich hier auch anbieten zu bewerkstelligen, da die aktuelle Situation untragbar ist. Fahrzeiten von den Autobahnanschlüssen Dossenheim und Heidelberg bis zur Klinik sind zu lange. Wie wir gestern hörten, zählt hier oft jede Sekunde. Es sollten die Potenziale ausgeschöpft und Synergien auch im Bereich Sport und Bildung weiter genutzt werden. Brücken bauen und damit keine Felder zerschneiden. Nachverdichtung ohne weitere Verkehrsanbindungen wird auf Dauer nicht funktionieren. Auch Elektrofahrzeuge fahren nun einmal auf Straßen und brauchen Parkplätze. Also: "Brücke(n) bauen, statt einengen".	Wieblingen
Individualverkehr	Zukunftsgerecht ist, den Individualverkehr soweit möglich zu reduzieren	Ohne Nordzubringer bekommt man den Individualverkehr (Klinik) nicht in den Griff. Und bei einem "Radieschen Tunnel" geht noch nicht mal landwirtschaftliche Anbaufläche verloren. - Wurde alles schon x-mal durchgekauert. Lasst die Autos in wirklich großzügig dimensionierten Tiefgaragen mit ausreichend Lade Infrastruktur verschwinden und gestaltet die Oberfläche dafür gefällig.	Handschuhsheim

Warum unehrlich ?	Es ist schade, dass diese Möglichkeit der Bürgerbeteiligung auch für unehrliche Kommentare genutzt wird. Genau derselbe Kommentar wurde auch zu Team Höger 2 Minuten später abgegeben. Der Kommentator hier wohnt angeblich in Handschuhheim, bei Team Höger wohnt er angeblich in Wieblingen...	Ohne Nordzubringer bekommt man den Individualverkehr (Klinik) nicht in den Griff. Und bei einem "Radieschen Tunnel" geht noch nicht mal landwirtschaftliche Anbaufläche verloren. - Wurde alles schon x-mal durchgekauft. Lasst die Autos in wirklich großzügig dimensionierten Tiefgaragen mit ausreichend Lade Infrastruktur verschwinden und gestaltet die Oberfläche dafür gefällig.	Weitere Stadtteile
Antwort	Im Masterplanverfahren INF darf jeder seine Meinung äußern. Jeder Beitrag ist von Bedeutung und steht für sich. Es geht darum einen Diskurs zu führen um die beste Lösung zu finden. Der Autor wollte uns eventuell seinen Wohnort nicht mitteilen. Ich empfinde den Beitrag deshalb nicht grundlegend als "unehrlich".	Ohne Nordzubringer bekommt man den Individualverkehr (Klinik) nicht in den Griff. Und bei einem "Radieschen Tunnel" geht noch nicht mal landwirtschaftliche Anbaufläche verloren. - Wurde alles schon x-mal durchgekauft. Lasst die Autos in wirklich großzügig dimensionierten Tiefgaragen mit ausreichend Lade Infrastruktur verschwinden und gestaltet die Oberfläche dafür gefällig.	Weitere Stadtteile
Richtig ist, mit	Richtig ist, mit Nordzubringen bekommt man den Individualverkehr noch viel weniger in den Griff. Immer nur dem Autoverkehr hinterher zu bauen hat bisher die Verkehrsprobleme nicht gelöst. Mit den Straßen werden die Staus länger. Von Klimaschutz und Flächenfraß ganz zu schweigen. Sie verlagern das Problem immer nur an einen anderen Ort, denn Autos "verschwinden" nicht einfach, sie tauchen spätestens bei der Heimfahrt wieder auf. Und stehen dann eben auf der Autobahn oder der nächsten Abfahrt im Stau. Genauso ist es auch mit einem Tunnel, er löst das Problem nicht, er verdeckt es nur. Und für die notwendigen Ein- und Ausfahrten ging auch viel wertvolle Fläche drauf.	Ohne Nordzubringer bekommt man den Individualverkehr (Klinik) nicht in den Griff. Und bei einem "Radieschen Tunnel" geht noch nicht mal landwirtschaftliche Anbaufläche verloren. - Wurde alles schon x-mal durchgekauft. Lasst die Autos in wirklich großzügig dimensionierten Tiefgaragen mit ausreichend Lade Infrastruktur verschwinden und gestaltet die Oberfläche dafür gefällig.	Wieblingen
Der Autoverkehr muss einfach verlagert werden.	Dem Auto gehört unsere Zukunft nicht. In Zeiten von Klimakrise müssen andere Konzepte zum tragen kommen. Deshalb ist die Fokussierung auf die Straßenbahn genau richtig!	Ich vermisse ich das Verkehrskonzept? wie soll bei einer Erweiterung der Autoverkehr geregelt werden? Das ist jetzt jeden Morgen für alle Radfahrer, die Neckarbrücke queren und Anwohner eine enorme Belastung von Abgasen und Lärm.	Weitere Stadtteile

Kein Verkehrskonzept fürs Auto	Sie meinten, sie vermissen ein Verkehrskonzept für das Auto. Denn eines für die Zukunft haben sowohl Höger als auch ASTOC. Mit der Ringbahn, die jetzt hoffentlich auch kommen wird, nachdem selbst ASTOC der Uni bescheinigt, dass sie falsch liegt mit ihrer Blockadehaltung. Wenn die Autos verschwinden, weil der Umweltverbund genutzt wird, verschwinden auch die Belastungen. Und zwar nicht nur in Bergheim.	Ich vermissen ich das Verkehrskonzept? wie soll bei einer Erweiterung der Autoverkehr geregelt werden? Das ist jetzt jeden Morgen für alle Radfahrer, die Neckarbrücke queren und Anwohner eine enorme Belastung von Abgasen und Lärm.	Wieblingen
Verkehr	Sie Straßenbahntrasse durch den Campus Im Neuenheimer Feld wird die bestehenden verkehrlichen Probleme nicht lösen.	Ich vermissen ich das Verkehrskonzept? wie soll bei einer Erweiterung der Autoverkehr geregelt werden? Das ist jetzt jeden Morgen für alle Radfahrer, die Neckarbrücke queren und Anwohner eine enorme Belastung von Abgasen und Lärm.	Weitere Stadtteile
Fake-News in Heidelberg	Haben sie für ihre Behauptung, dass eine Straßenbahn und ein Ausbau des Umweltverbundes bei konsequenter Reduktion der Parkplätze die Verkehrsprobleme nicht lösen würde auch irgendwelche Belege? Oder geben sie hier nur ihre Ideologie weiter? Die Büros haben auf jeden die Belege, weshalb sie nicht die Konzepte des letzten Jahrhunderts weiterverfolgen.	Ich vermissen ich das Verkehrskonzept? wie soll bei einer Erweiterung der Autoverkehr geregelt werden? Das ist jetzt jeden Morgen für alle Radfahrer, die Neckarbrücke queren und Anwohner eine enorme Belastung von Abgasen und Lärm.	Wieblingen
Verkehrsprobleme anders lösen.	Liebe Schreiberin, lieber Schreiber, Sie haben ohne Zweifel ein Problem indentifiziert. Aber leider ist in der Verkehrsplanung die Lösung oft im ersten Moment widersinnig. Es hat sich gezeigt, dass mehr Straßen zu mehr Verkehr führen (am besten wurde das von David Banister im Sustainable Mobility Paradigm beschrieben). Das können wir uns in Zeiten der Klimakrise buchstäblich nicht mehr leisten. Daher braucht es ein Umdenken, und stattdessen müssen andere Verkehrsträger attraktiver werden. Die Straßenbahn ist der richtige Schritt. Eine Anbindung an die S-Bahn in Wieblingen wäre auch sehr wünschenswert gewesen. Alle anderen Probleme müssen regional gelöst werden, durch attraktive, zuverlässige Verbindungen zu allen Zeiten. Es gibt da soviele Mög-	Es ist schön, dass der Campus autofrei sein wird und dass mehr Parkplätze am Rande des Campus geschaffen werden. All diese Autos müssen jedoch noch zu diesen Parkplätzen gelangen. Jeden Morgen wird deutlich, dass die Zufahrtsstraßen zum Campus der Hauptengpass sind und dass 1-2 zusätzliche Zufahrtsstraßen für den Autoverkehr dringend erforderlich sind. Eine Fahrradbrücke ist schön, aber sie wird das Problem nicht lösen. Obwohl das Thema neue Zufahrtsstraßen in den letzten Jahren immer wieder angesprochen wurde, wird es in den Plänen ignoriert. Wie ist dies nur möglich?	Weitere Stadtteile

	lichkeiten heute, wie zum Beispiel On-Demand-Busse, die per App gerufen werden können und dann durch Datenanalyse so viele Fahrgäste wie möglich einsammeln ohne die Fahrt unnötig zu verlängern (lesen Sie sich ein wenig ein, zum Beispiel bei der Firma Door2Door). Damit könnte auch Wilhelmsfeld eine gute Verbindung um 4 Uhr in der früh erreichen. Danke		
5. Neckarquerung Nein Danke!	5. Neckarquerung Nein Danke! Echt erstaunlich, wie viele immer noch in den 1970er Jahren leben.	Kann mich nur dem Kommentar von Gast am 24.09.2021 um 13.37 Uhr anschließen.	Wieblingen
Die 5. Neckarquerung	Die 5. Neckarquerung war schon in den 1970er Jahren in der Stadt Heidelberg ein Gesprächsthema. Es gab die Befürworter und die Gegner - sie war hoch umstritten wie heute. Das man das Planfeststellungsverfahren nicht vollzogen und die Brücke gebaut hat, ist rückblickend betrachtet zumindest schade. Brücken aus den 70er Jahren mit ihrem massiven Erscheinungsbild sind natürlich aus heutiger Sicht nicht mehr zeitgemäß. Moderne Brücken können wesentlich filigraner und eleganter gebaut werden. Aber wir müssen nach vorne blicken - wir haben nun die Gelegenheit eine moderne Brücke zu bauen!	Kann mich nur dem Kommentar von Gast am 24.09.2021 um 13.37 Uhr anschließen.	Weitere Stadtteile
Auch ein filigrane Brücke bringt mehr Autos	Die Brücke war in den 1970er Jahren Blödsinn und sie ist es heute immer noch. Im besten Fall dann eben filigraner Blödsinn. Jede Brücke führt zu mehr Autos und damit zu mehr Klimabelastung. Von dem Schutzstatus des Neckars in dem Bereich einmal abgesehen. Die Brücke sollte jetzt endgültig versenkt werden und dafür nach nachhaltigen Lösungen gesucht werden.	Kann mich nur dem Kommentar von Gast am 24.09.2021 um 13.37 Uhr anschließen.	Wieblingen
Antwort	Zu den Strukturdaten des INF kann ich Ihnen folgendes liefern (Grundannahmen Neuenheimer Feld Stand 2018/19): 21.761 Beschäftigte,	Als seit 25 Jahren in der Uniklinik Beschäftigter freue ich mich auf die Umgestaltung und werde sie sicherlich sehr gut finden! Allerdings erst, wenn ich auch dort angekommen bin. Wenn ich richtig informiert bin, kommen	Weitere Stadtteile

	<p>16.119 Studierende, 2.369 Patienten (pro Tag), 7.205 Besucher (pro Tag) und 3.387 Wohnende</p>	<p>rund 80% der Uniklinik Beschäftigten nicht aus Heidelberg (das müssten mehr als 10000 Personen sein). Auch mit einer guten Nahverkehrsanbindung wird man in den nächsten Jahrzehnten auf (E-)Individualverkehr bei der Anreise der Beschäftigten ins Neuenheimer Feld nicht verzichten können. Und für Patienten gilt dies natürlich auch. Wie sieht das Park+Ride Konzept aus? Wo sind gut zugängliche Parkplätze? Bitte nicht missverstehen: Ich fahre seit Jahren bei gutem Wetter mit dem Fahrrad aus Schwetzingen zur Arbeit. (Übrigens wäre es an solchen Tagen wichtig eine zugängliche Duschkabine zu haben.) Aber bei kaltem, schlechten Wetter und in Dunkelheit mute ich mir dies nicht zu und fahre mit dem Auto, da ich ansonsten eine miserable öffentliche Verkehrsanbindung habe. Wo sollte ich dann parken?</p>	
<p>Leistungsfähige Ringbahn als Alternative zum Auto</p>	<p>Ich bin mir sicher, viele Autofahrten würde mit einer leistungsfähigen Straba durchs Neuenheimer Feld entfallen. Diesen Effekt gab es bisher überall, wo Strabas gebaut wurden und dafür Straßenraum umgewidmet wurde. Zusammen mit dem restlichen Umweltverbund sollte das dann ausreichen, dass der MIV so weit reduziert wird, dass keine neuen Straßen und Parkplätze mehr nötig sind. Mit jeder neuen Straße und jedem neuen Parkplatz setzen sei einen Anreiz, das Auto anstatt ÖPNV oder Rad zu nutzen. Deshalb einfach sein lassen.</p>	<p>Als seit 25 Jahren in der Uniklinik Beschäftigter freue ich mich auf die Umgestaltung und werde sie sicherlich sehr gut finden! Allerdings erst, wenn ich auch dort angekommen bin. Wenn ich richtig informiert bin, kommen rund 80% der Uniklinik Beschäftigten nicht aus Heidelberg (das müssten mehr als 10000 Personen sein). Auch mit einer guten Nahverkehrsanbindung wird man in den nächsten Jahrzehnten auf (E-)Individualverkehr bei der Anreise der Beschäftigten ins Neuenheimer Feld nicht verzichten können. Und für Patienten gilt dies natürlich auch. Wie sieht das Park+Ride Konzept aus? Wo sind gut zugängliche Parkplätze? Bitte nicht missverstehen: Ich fahre seit Jahren bei gutem Wetter mit dem Fahrrad aus Schwetzingen zur Arbeit. (Übrigens wäre es an solchen Tagen wichtig eine zugängliche Duschkabine zu haben.) Aber bei kaltem, schlechten Wetter und in Dunkelheit mute ich mir dies nicht zu und fahre mit dem Auto, da ich ansonsten eine miserable öffentliche Verkehrsanbindung habe. Wo sollte ich dann parken?</p>	<p>Wieblingen</p>

Kein Nordzubringer light	Anstatt irgendwelche Feldwege zum "Nordzubringer", auch nur temporär, zu machen, sollte man die Ursache angehen und den Autoverkehr drastisch reduzieren. Wären nicht die Uni und die Institute gewesen, die aus reinem Egoismus 2016 eine leistungsfähige Straba durchs Feld verhindert haben, könnten wir das schon heute haben. So kommt es jetzt eben Jahre später, nachdem auch ASTOC festgestellt hat, dass nur mit der ursprünglichen Ringbahn der ÖPNV attraktiv gemacht werden kann. Besonders für Einpendler aus dem Norden, die dann entlang der OEG einsteigen und bis ins Feld durchfahren können.	Sehr geehrte Damen und Herrn, beide Entwürfe gefallen mir gut. Die Verkehrstechnische Erschließung für den Individualverkehr finde ich bei beiden Entwürfen nicht gelungen. Im Interesse der Bewohner der Dossenheimer Landstraße, Berliner Straße und Bergheims schalg ich vor, einen Feldweg vom Dossenheimer Autobahnzubringer durchs Feld im Einbahnstraßenbetrieb jeweils temporär zu öffnen. Morgens ca. 1,5-2h von Nord nach Süd. Nachmittags in umgekehrter Richtung. Neben mehr Lebensqualität in den Stadtteilen wird dies auch zu weniger Staus führen. Mir Freundlichen Grüßen, Björn Burger	Wieblingen
Bergheim wird entlastet	Bergheim würde durch eine Anbindung von Wieblingen ganz gewaltig entlastet. Viele Wieblingen würden auf das Fahrrad umsteigen. Wenn es mit P+R verbunden wäre, könnten auch Edingen-Neckarhausen und Pfaffengrund miteinbezogen werden. Noch besser wäre aber eine Strababrücke, die den S-Bahnhof Wieblingen und vielleicht PHV und Oftersheim anbinden würde. Kann man sich ja für die Zukunft vornehmen.	was nützt eine Fahrradbrücke, wenn der PKW verkehr weiter durch Bergheim läuft, warum ist die 5. Neckarüberquerung für Autos nicht mal mehr angedacht? Bergheim hat nichts davon, mal wieder.	Weitere Stadtteile
Treffend zusammengefasst	Ich kann mich dem Kommentar nur anschließen. Ich selbst pendle seit 13 Jahren > 50 km mit Bahn und Faltrad. Es geht, aber wenn der Umweltverbund den MIV ablösen soll, muss die Infrastruktur niederschwellig werden.	Ich verstehe die vielen Kommentare zum Autoverkehr nicht. Die Klimakrise zeigt uns allen, dass die Zeit des Autos vorbei ist. Der Entwurf ist hier genau richtig, bzw. könnte den Autoverkehr noch mehr einschränken. Die Rhein-Neckar-Region ist keine Landgemeinde, sondern eine Metropolregion. Wir sollten endlich Anfangen entsprechende Verkehrsverbindungen zu entwickeln und die Region als vernetztes Gesamtsystem zu sehen. Jede Gemeinde sollte alle 20 Minuten eine Verbindung nach Heidelberg (und Mannheim) haben, ohne viel umsteigen und in endlicher Zeit. Die S-Bahn war ein guter Ansatz nur ist sie leider seit ihrer Einführung nicht konsequent weiterentwickelt worden. Die Heidelberger Politik hat es außerdem versäumt sich als Knotenpunkt stark zu machen. Oder warum gibt es immer noch keine direkte Verbindung aus Schwetzingen mit der S-Bahn? Weinheim bleibt auf die Tucker-OEG angewiesen. Nicht mal aus Eppelheim	Wieblingen

		gibt es eine konkurrenzfähige Verbindung ins Neuenheimer Feld. Neue Technologie ermöglicht automatisierte Züge mit denen sogar Hüffenhardt alle 20 mins angebunden werden könnte. Wenn man sich trauen würde mutige Schritte zu gehen und etwas neues auszuprobieren. Von mir aus auch eine Seilbahn vom S-bahnhof Wieblingen. Von Wiesloch, Sandhausen etc will hier garnicht sprechen... Tun Sie was statt immer neue Straßen zu bauen!	
P&R ist auch keine Lösung	Ich vermisse bei ihrem Kommentar das "Zu-Ende-Denken". Wo sollen denn die großen P&R-Parkplätze hin? Und wie verhindern sie dann, dass noch mehr das Auto nehmen und der Stau dann auf der Autobahn oder der Ausfahrt ist? Nein, wir brauchen Konzepte, die Autofahren beseitigen, anstatt es nur verlagern. Auch wegen des notwendigen Klimaschutzes.	Grundsätzlich begrüße ich jede Idee, Individualverkehr so weit wie möglich auf den ÖPNV umzuleiten. Jedoch sehe ich bei den vorgestellten Konzepten nicht, wie das umgesetzt werden soll. Wo befindet sich ein ausreichend großer Park & Ride-Platz, damit große Anzahl der Beschäftigten, die täglich aus dem Umland ins Neuenheimer Feld pendeln? Und die vielen Besucher von Kliniken, wo parken sie? Was ist mit den Familien, die oft mit zwei oder noch mehr kleinen Kindern den Zoo besuchen? Solange keine ausreichenden Maßnahmen ergriffen werden, einen großen Park&Ride-Parkplatz mit direkter Anbindung an den ÖPNV ins NF einzurichten, dürfen keine Parkmöglichkeiten reduziert werden.	Wieblingen
Klimaschutz zu ignorieren ist nicht zielführend	Wissen Sie, was wirklich nicht mehr zielführend ist in Zeiten des Klimanotstandes? Den notwendigen Klimaschutz einfach zu ignorieren. Deshalb MUSS die Qualität des Verkehrskonzeptes daran festgemacht werden, wie es gelingt, den Anteil des MIV zu reduzieren. Und dazu gehört auch die Reduktion von Parkplätzen auf das absolut notwendige Minimum. Viele nehmen heute einfach noch aus Bequemlichkeit das Autos, das können wir uns nicht länger leisten (und die Natur, die sie im Zoo bewundern, im Übrigen auch nicht).	Der Zoo ist eine wichtige Freizeit- und Bildungseinrichtung von hoher lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung. Eine Beeinträchtigung der Erreichbarkeit für Familien oder Menschen mit mobilen Einschränkungen darf bei den Überlegungen zu einem Mobilitätskonzept nicht toleriert werden. Die Qualität des Mobilitätskonzeptes an der Anzahl der eingesparten Parkplätze festzumachen, ist nicht zielführend.	Wieblingen
Ertüchtigung für die Klimakatastrophe	Ihnen geht es offenbar immer noch nicht schnell genug mit dem Klimawandel. Anders kann ich ihre Forderung nach einer Beton- und Stra-	im Verkehrskonzept fehlt die Ertüchtigung der überörtlichen Erschließungsvor allem Anbindung MIV an BAB und ÖPNV- es fehlt die Brücke nach Wieb-	Wieblingen

	<p>ßenbauorgie nicht verstehen. Es fehlt keine Brücke, sondern eine konsequentere Reduktion der Parkplätze im Neuenheimer Feld! Eine Straba am Klausenpfad ist Blödsinn. Niemand nimmt die Straba wenn er danach noch einen halben Kilometer oder Kilometer bis zur Arbeitsstelle laufen muss. Auch ASTOC hat erkannt, dass nur eine ZENTRALE Ringbahn einen leistungsfähigen ÖPNV im Feld gewährleisten kann. Ich bin gespannt, wann dieser "Geist" auch endlich in der Uni Einzug hält.</p>	<p>lingen- MIV, ÖPNV, Fussgänger und Rad. Für ÖPNV kein schlüssiges Konzept- besser wäre ein S-Bahn-Anschluss auf dem Klausenpfad mit Einbindung Berliner Strasse an der Heiligenbergschule, direkt ab Haltestelle Wieblingen, dann Haltestelle Uni/ Klinikum und weiter zur Bergstrasse.</p>	
<p>P&amp;R Parkplätze wenn dann nur quellnah</p>	<p>Immer schön, wie Bürger aus dem Umland die Heidelberger Gemarkung mit Beton zupflastern wollen, damit sie ihre Karre fast bis kurz vor das Büro fahren können. Seien sie bitte so nett, und betonieren sie doch ihre Gemarkung, wenn sie meinen aufs Auto nicht verzichten zu können. P&amp;R-Parkplätze machen verkehrs- und klimaschutzmäßig nur dann Sinn, wenn sie möglichst nah am Wohnort sind. Die OEG bietet sich hier z. B. entlang der Bergstraße an.</p>	<p>Ich vermisse bei beiden Entwürfen einen wirklichen Versuch, das Verkehrsproblem im Neuenheimer Feld und den zubringenden Straßen (Vangerowstraße/B37, Ernst-Walz-Brücke, Berliner-Straße, Dossenheimer Landstraße/B3) zu lösen. Ein Masterplanverfahren, das scheinbar an den Grenzen des Neuenheimer Feldes aufhört, wird die entscheidenden Probleme nicht beseitigen. Was benötigt wird sind P&amp;R-Parkplätze in der Peripherie mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten in Bus- und Straßenbahn und attraktive Fahrpläne. Wenn dann noch Fuß- und Radwege ausgebaut werden und die dringend notwendige Rad- und Fußgängerbrücke zwischen Wieblingen und dem Neuenheimer Feld gebaut wird, können Nutzer der Parkplätze auch mit ihren E-Rollern oder (Klapp-)rädern weiterfahren. Das sind ganz einfache Maßnahmen, die die Stadt Heidelberg schon längst ohne ein akademisch aufgeblähtes, langjähriges Masterplanverfahren hätte umsetzen können. Stattdessen ruhen sich die Verantwortlichen der Stadt Heidelberg auf den zahlreichen Auszeichnungen („Global Green City“, Vorreiter-Stadt in Sachen Klimaschutz, „Mutig voran beim Klimaschutz im Verkehr“) aus, die scheinbar ohne jegliche Kenntnisse der Situation in Heidelberg vergeben wurden. Oder die auszeichnenden Personen waren einfach nur bekifft, man weiß es nicht. Ich warte schon auf den Tag, an dem die Ernst-Walz-Brücke aufgrund Überlastung und statischer Probleme gesperrt werden muss und dann der ganze Verkehr in Heidelberg zusammenbricht.</p>	<p>Wieblingen</p>

<p>Einen Campus verlegt man nicht einfach mal so...</p>	<p>Einen Universitätscampus mit seiner lebensnotwendigen Infrastruktur (Versorgungsgänge, unterirdische Leitungen, Logistikzentralen, etc...) zu verlegen, wie Sie vorschlagen, ist tatsächlich eine noch größere Herausforderung, als nur einfach eine Brücke über ein FFH Gebiet zu bauen. Und schon das ist seit Jahren anscheinend undenkbar... Abgesehen davon glaube ich kaum, dass Wieblingen sich über einen (Teil-)Campus in all seinem Verkehr freuen wird, wenn dieser in ihrem Stadtteil liegt...</p>	<p>Offensichtlich ist, dass bei der Entwicklung des Neuenheimer Feldes massive Fehler in Hinblick auf die Logistik gemacht wurden. D.h. es wurden Gebiete erschlossen, die Kapazität der Zufahrt aber nicht berücksichtigt. Wenn man weiteren Verkehr durch die Stadt verhindern kann/muss: Warum verlegt man dann nicht gleich einen Campus-Teil von Neuenheim nach Wieblingen oder in der Nähe BAB-Abfahrt Dossenheim? Das digitale Zeitalter sollte dies unterstützen. Das macht eine Neckarüberquerung nicht erforderlich.</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
<p>Genau, weil das PHV so gut angebunden ist...</p>	<p>Hallo, leider scheinen Sie überhaupt nicht die Bedürfnisse von Menschen mit Kindern und ohne Auto zu kennen. Haben Sie schonmal überlegt, wie Sie mit zwei 5-Jährigen in PHV radeln? Oder wie Sie dort mit dem Bus hinkommen? Bitte nehmen Sie auch die Belange von Menschen ohne Auto wahr (immerhin ein Gutteil der Heidelberger Bevölkerung, auf die wir alle besonders stolz sind).</p>	<p>Die meisten Probleme lassen sich lösen, wenn der Zoo ins PVH verlegt würde. Die Besucherströme würden umgelenkt und allein das freiwerdende Gelände hätte das Potential für eine positive Stadtentwicklung incl. der notwendigen Gegenfinanzierung. Nebenbei könnten auch die Besucher einen Zoo im PHV leichter erreichen und würden das Neuenheimerfeld nicht noch weiter mit Verkehr belasten:)</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
<p>Mit Kind &amp; Kegel in den Zoo - hoffentlich bald ohne Auto</p>	<p>Als Heidelberger Bürger und regelmäßiger Besucher des Neuenheimer Feldes würde es mich freuen, wenn sie den öffentlichen Raum nicht für eine bequeme Anreise und das Abstellen ihres fahrbaren Untersatzes nutzen würden. Mit der dann hoffentlich bald realisierten Ringbahn und einem dichten Takt wird das auch mit mehreren Eltern und Kinderwagen gehen.</p>	<p>Als Mutter begrüße ich die Idee einer autofreien Zone, allerdings gebe ich folgendes zu bedenken: Gemeinsam mit Freunden und deren Kindern besuchen wir mit unseren Kindern (4 + 7 J) gerne den Zoo. Bisher eigentlich immer mit dem Auto. Wie das in der den öffentlichen funktionieren soll, wenn mehrere Eltern mit Kinderwagen zur gleichen Zeit anreisen, kann ich mir aktuell nicht vorstellen. Mit zwei kleinen Kindern kommt im Allgemeinen auch immer einiges an Gepäck mit. Hier begrüße ich die Möglichkeit direkt am Zoo zu parken.</p>	<p>Wieblingen</p>
<p>Straßen sind auch keine Lösung</p>	<p>Bereits heute könnten viele Autonutzer auf den ÖPNV oder das Rad umsteigen. Wenn der Umweltverbund wie geplant ausgebaut wird und endlich eine leistungsfähige Straßenbahn ins Feld kommt, wird deren Anzahl noch steigen. Es gibt auch keinen vernünftigen Grund, noch mehr Kliniken ins NHF zu verlegen. Die Orthopädie hat in Schlierbach</p>	<p>Leider vermisse ich eine richtige alternative zum Individualverkehr, denn nicht der ÖPNV innerhalb Heidelbergs ist ungenügend, sondern die Anbindung kleinerer Orte an Heidelberg ist teilweise miserabel (z.B. Hockenheim). Wenn daran keine Besserung gemacht wird, kann auch den Individualverkehr nicht ohne weiteres verzichtet werden. Klar ist, dass die Anzahl der Autos reduziert werden bzw. bestenfalls ganz verschwinden soll. Aber</p>	<p>Wieblingen</p>

	nicht nur eine 1A-Lage, sondern auch einen vorbildlichen ÖPNV-Anschluss. Nicht alle Wünsche der Uni und des Klinikums müssen erfüllt werden. Schon gar nicht, wenn sie keinen Sinn ergeben.	keine Straße einzuplanen und dann zu behaupten, es würden plötzlich keine Autos mehr nötig sein, leuchtet mir nicht ein, zumal ich keinerlei Ersatzpläne für z.B. ein P+R System sehe. Nicht alle haben den Luxus, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV eine vernünftige Verbindung zu haben. Ebenso vermisse ich eine Lösung für Patienten. Einige Kliniken wurden in den letzten Jahren ins Neuenheimer Feld verlegt. Viele Patienten sind körperlich nicht in der Lage den ÖPNV oder das Fahrrad zu nutzen. Wie sieht eine Lösung für diese Personengruppe aus?	
Das angesprochene Hauptproblem	... ist ihr Kollege aus Ludwigshafen, der meint, mit dem Auto kommen zu müssen, anstatt vor Ort auf den ÖPNV umzusteigen. Im Übrigen, jedes KFZ ist schmutzig, egal ob stehend oder fahrend. Das einzig saubere KFZ ist das, das nicht gebaut wird.	Das Problem kennt jede(r), der aus dem Umland in die Uni muss, speziell mit dem Auto: Zu- und Abfahrtswege sind beengt, mit vielen Kreuzungen und Ampeln versehen und die berühmte Heidelberger "rote Welle" erledigt den Rest. Ein Kollege benötigt von Ludwigshafen bis Autobahneinfahrt Heidelberg weniger Zeit als von der Autobahneinfahrt ins Neuenheimer Feld - das sagt wohl alles. Und auf der Nord-Süd-Achse Berliner Strasse - Mittermaierstrasse sieht es nicht besser aus. Das obige Konzept stellt dem Zeitgeist entsprechend die öffentlichen Verkehrsmittel sowie das Fahrrad in den Vordergrund, ignoriert jedoch völlig das angesprochene Hauptproblem. Und solange die Verantwortlichen - welche es auch noch wagen, das Wort "Umweltschutz" in den Mund zu nehmen - nicht endlich einsehen, dass es kein schmutzigeres Fahrzeug gibt als ein im Stau stehendes KFZ, wird sich hier auch nichts ändern. Vorschlag: Es muss ein möglichst behinderungsfreier Zugang von der Autobahn zum Campus erstellt werden, notfalls mit einer 5. Neckarquerung bzw. Parkhäusern in Wieblingen und Seilbahn. Alles andere ist in meinen Augen nur Augenwischerei und Schönheitskosmetik, die niemanden etwas nützt.	Wieblingen
Bitte die wahren Kosten	"in Zwang auf das Auto zu verzichten, indem z.B. einfach im Verkehrsmodell die Parkgebühren so sehr erhöht werden, dass keiner mehr in das INF fährt, wäre der falsche Weg." Und wieso? Weil viele heute mei-	Jeden Tag pendeln ca. 20.000 Menschen in das Neuenheimer Feld (INF). Viele dieser Menschen arbeiten oder studieren Im Neuenheimer Feld. Andere kommen als Patienten, Besucher oder zur Freizeit (Sportanlagen, Tiergartenfreibad, Zoo). Ich selbst arbeite im Neuenheimer Feld. Die meisten	Wieblingen

<p>des Autoverkehrs anlasten</p>	<p>nen, sie haben ein Grundrecht mit ihrer Karre billig überall hin zu kommen und dort knappen Platz für einen Apfel und ein Ei in Anspruch zu nehmen? Bitte jedem Autofahrer die wahren Kosten seiner Mobilität anlasten, dann hat sich das angebliche Verkehrsproblem bald erledigt. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Kosten für einen Quadratmeter Parkplatz wesentlich niedriger liegen als für andere Nutzen des öffentlichen Raums. Natürlich muss dazu ein leistungsfähiger Umweltverbund her, aber das schlagen ja ASTOC und Höger vor.</p>	<p>dieser Menschen die täglich in das INF pendeln kommen aus den Umlandgemeinden. Und dabei ist anzumerken, dass es im Modal Split des INF bereits sehr viele Fahrradfahrten gibt. Am häufigsten mit dem Fahrrad kommen dabei die Studierenden. Aber auch viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nutzen gerne das Fahrrad, es ist schnell, günstig, man bewegt sich an der frischen Luft durch die Natur, es ist gut für die Gesundheit und das Wohlbefinden - viele Vorteile die man gerne mitnimmt! Und dennoch kommen manche Menschen nicht mit dem Fahrrad in das Neuenheimer Feld. Mögliche Gründe sind: 1.) Der Weg ist zu weit. 2.) die persönliche Fitness lässt es nicht zu 3.) die eigene Gesundheit lässt es nicht zu 4.) Kinder oder Patienten müssen transportiert werden 5.) die Fahrt mit dem Auto wird komfortabler angesehen. Zudem kommen besondere Einschränkungen des Fahrradfahrens auf Grund von Witterung (Regen, Schnee, Glätte) der Tageszeit z.B. nachts (kalt, dunkel) oder der Saison (Herbst, Winter). Der ein oder andere steigt wohl früher oder auch erst später auf ein anderes Verkehrsmittel um, das ist von Mensch zu Mensch unterschiedlich. Wir müssen jedenfalls, wenn wir erreichen möchten, dass weniger Menschen mit dem Auto in das INF fahren, den ÖPNV wesentlich attraktiver gestalten, damit die Menschen freiwillig umsteigen. Ein Zwang auf das Auto zu verzichten, indem z.B. einfach im Verkehrsmodell die Parkgebühren so sehr erhöht werden, dass keiner mehr in das INF fährt, wäre der falsche Weg. Deshalb wurde dies auch im Verkehrsmodell nicht erlaubt. Die Planungsteams sollten im Verkehrsmodell zeigen, dass Sie eine Verbesserung des Verkehrs erzielen können ohne die Parkgebühren massiv zu erhöhen. Für beide Teams gelten daher im Verkehrsmodell die gleichen Parkgebühren, damit bleibt die erzielte Verbesserung im Modell vergleichbar. Alles andere würde zu einer Verzerrung des Wettbewerbes führen. Es müssen Alternativen zum Auto angeboten werden. Heidelberg ist eine Stadt mit Klinikum, Instituten und Universität. Diese Einrichtungen tragen maßgeblich dazu bei, dass es in Heidelberg gute Arbeitsplätze gibt. Und ich wünsche</p>	
----------------------------------	--	--	--

		<p>mir auch in Zukunft gute Arbeitsplätze für die Stadt Heidelberg! Und meiner Ansicht nach fahren in Städten Autos. Die Frage ist nur wie viele. Umso besser das Angebot des ÖPNV wird, umso weniger Autos fahren in das INF. Daran sollten wir gemeinsam arbeiten. Ich bin im Übrigen selbst noch nie zu den Hauptverkehrszeiten mit dem Auto in das INF gefahren. Für alle Fälle habe ich einen Regenponcho und nutze bei Wind und Wetter das Fahrrad.</p>	
Massen reduzieren	<p>Bitte nicht das Problem des Autoirsinns auf irgendeine P&amp;R Parkplätze verlagern. Schön, dass sie sich selbst in ihrem fahrbaren Untersatz "kaum aushalten". Ich würde vorschlagen, sie ändern das und nutzen in Zukunft den ÖPNV.</p>	<p>Als täglicher Berufspendler fehlt mir in den Entwürfen eine vernünftige Park-and-Ride-Möglichkeit. Die Massen an Autos, die sich täglich von der BAB über den Zubringer über die Brücke ins NF wälzen, ist kaum auszuhalten. Corona hat für Entlastung gesorgt, aber es wird täglich schlimmer. Warum schafft man nicht eine vernünftige P+R-Möglichkeit? Als Mitarbeiter der Klinik lernte ich den Zoo als Naherholungszentrum kennen - wo kann man schöner seine Mittagspause verbringen? Das Zoogelände darf keinesfalls beschnitten werden - eher im Gegenteil: Der Zoo bräuchte eigentlich mehr Platz/Ressourcen, um die wichtigen Themen Bildung und Artenschutz noch intensiver an die Besucher vermitteln zu können.</p>	Wieblingen

## 6.2 Anhang 2: Original-Kommentare Team Höger

Titel	Kommentartext	Stadtteil
-------	---------------	-----------

Biodiversitätszentrum sollte den Zoo nicht verkleinern	In beiden Entwürfen fällt auf, dass dem Zoo ein Stück seiner ohnehin extrem begrenzten Fläche durch das neue Biodiversitätszentrum genommen wird - dort soll doch die Savanne entstehen, die für ein artgerechtes Zusammenleben zahlreicher Tiere jeden Quadratmeter dringend benötigt? Könnte man alternativ den aktuell durch Brombeergestrüpp überwucherten Bereich jenseits des westlichen Zoo-Zipfels hierfür nutzen, statt dort ein weiteres Stück Neckarufer-Parkanlage einzuplanen? Es läge dann sogar direkt an der von Ihnen geplanten Fahrradtrasse, sodass weniger zusätzliche Wege nötig wären, und hätte ggf. mehr Platz für eine (sonnenenergetisch sinnvolle) stärkere Nord-Süd-Ausrichtung der Gebäudeachse.	Wieblingen
Eine Fahrradbrücke nach Wieblingen reicht nicht aus	Ich meine eine Brücke Richtung Wieblingen nur für Fahrräder bringt nicht viel. Die sowieso geplante Brücke am Wieblinger Wehr ist mit dem Fahrrad nur ein paar Minuten entfernt. Wenn schon eine neue Brücke, dann sollte sie mit einer Straßenbahn die S-Bahnstation Wieblingen anbinden,.	Weitere Stadtteile
Haltestellen Bahn	Die Haltestelle Technologiepark/Mathematikon sollte nördlich des Gleisdreiecks angeordnet werden, damit Bahnen aus Richtung Schriesheim, die ins Neuenheimer Feld abbiegen, dort halten können.	Umland
Verkehrsanbindung	Ich würde befürworten, dass die Straßenbahn mit in das Neuenheimerfeld angeschlossen wird, dann könnte man vielleicht noch mehr Angestellte und Patienten/Besucher dazu bewegen, vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen.	Umland
nun ist ein Faktencheck möglich	Nun liegen die neuen Entwürfe der Planungsbüros vor – auch z.B. zur Mobilität, und sie sind geprüft durch unabhängige Verkehrsgutachter. Die ganzen Unterlagen zu lesen, ist zwar mühsam, aber nun liegt tatsächlich ein echter „Faktencheck“ vor, 10 Verkehrsvarianten (das sind fast alle denkbaren) wurden genau geprüft (zu erwartende Kosten, CO2-Bilanz, zu erwartende Veränderung der PKW-Zahlen im Campus, Reisezeiten usw. usw.). Nun gibt es – endlich – nicht nur im Bereich Mobilität nachprüfbar Zahlen und damit Argumente für gute und sinnvolle Lösungen und damit die Hoffnung auf eine sachliche Diskussion.	Wieblingen
Nicht-Lebenswissenschaften verlegen	Um mehr Grün und eine Verbindung zum Neckar zu erhalten, sollten alle Nichtlebenswissenschaften und -einrichtung aus dem Neuenheimer Feld verlegt werden, also vor allem das MPI für Völkerrecht, die Jugendherberge, die PH, die Sporteinrichtungen (soweit nicht für sportmedizinische Forschung benötigt). Der Zoo sollte dagegen bleiben und besser mit den Forschungseinrichtungen vernetzt werden.	Weitere Stadtteile
Falsche Gebäudeanordnung	Das Team Höger sollte sich die Gebäudeanordnung (Nummerierung) im Original anschauen, denn auf den Plänen stimmt die Nummerierung nicht. Außerdem fehlen auf dem Plan Gebäude, die existieren! Was ist mit den Einsatzfahrzeugen? Sollen sie auf den Schienen fahren, was insbesondere bei Krankenwagen mit Schwerverletzten, die nicht durchgeschüttelt werden dürfen extrem wichtig ist.	Neuenheim

keine Neuversiegelung.	keine Neuversiegelung. bessere Flächennutzung. Stärkung von ÖPNV und Rad. Anlage eines Radwegenetzes. kostendeckende Parkgebühren.	Handschuhsheim
Biodiversitätszentrum beschneidet den Zoo	Auf dem Plan sieht es so aus, als wäre das Biodiversitätszentrum auf einem Teil vom Zoo geplant. Es ist unbestritten, dass eine Beschneidung des sowieso schon viel zu geringen Platzangebotes nicht in Frage kommen kann. Das Biodiversitätszentrum muss so geplant werden, dass der Zoo nicht beschnitten wird. Der Platz muss für die Tiere der künftigen Savanne vollumfänglich zur Verfügung stehen.	Umland
Verkehrsknotenpunkte	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe bei dem Masterplanverfahren wohl etwas falsch verstanden. Ich habe geglaubt ein zentraler Punkt der Planung wäre ein Mobilitätskonzept für das Neuenheimer Feld. Ich dachte wesentliche Punkte wären: 1. Wie kann man grundsätzlich verhindern, dass weiterhin täglich tausende von Autos das Neuenheimer Feld anfahren. (Ich gehe Morgens immer ein paar Meter entlang der Dossenheimer Landstraße und kann bestätigen, dass in mehr als 90 % der Fahrzeuge eine Person sitzt!) a. Also Senkung der Anzahl der Fahrten b. Bessere Verteilung der Anfahrten zum Neuenheimer Feld. c. Weniger PKW`s dadurch dass in einer Fahrgastzelle mehr Menschen sitzen 2. Wie können lange Verkehrsstaus Morgens und Abends in und aus dem Neuenheimer Feld verhindert werden um a. PKW Emissionen zu verhindern (Ich kenne Leute die brauchen täglich 30 Minuten von der Stadtgrenze Heidelberg bis zum Neuenheimer Feld) Das muß täglich immense zusätzliche CO2 Immissionen mit sich bringen. b. Bergheim und Handschuhsheim verkehrstechnisch zu entlasten und die Lebensqualität in den Stadtteilen zu verbessern. Der Verkehr bringt einen Riesenlärm mit sich. c. Die Pendler schneller zu Ihrem Ziel zu bringen. d. Die Stadt einfach lebenswerter zu machen. Der viele Verkehr spaltet beispw. den Stadtteil Handschuhsheim in zwei Teile. Ich dachte es wird ein tragfähiges zukunftfähiges emissionsarmes Verkehrskonzept für die nächsten 30 Jahre gesucht, welches diesen Sachverhalten Rechnung trägt und einbezieht, dass sich unsere Welt in den nächsten Jahren dramatisch ändern wird. Wenn ich es richtig verstehe wird der Standort im Neuenheimer Feld in den nächsten Jahren als universitärer und auch als Forschungsstandort weiter ausgebaut werden, mit noch mehr Arbeitnehmern und zwangsläufig mehr Verkehr. Die beiden Mobilitätskonzepte geben dazu meines Erachtens wenig Antworten. Allerdings möchte ich die Planungsbüros dafür nicht kritisieren, weil ich nicht weiß, welche Grenzen Ihnen bei der Planung per se von/durch der Stadt Heidelberg/öffentlich-rechtlichen Auflagen gesetzt wurden. Die Straßenbahn ist gut, aber ich denke für Pendler aus Süd und Nord eher von untergeordneter Bedeutung, weil diese zu indirekt ist. Der große Teil der Heidelberger selber bedient sich eher des Fahrrads, ich kenne zumindest keinen der mit dem PKW ins Neuenheimer Feld fährt. Ich habe gedacht ein prima Verkehrskonzept der Zukunft wäre Verkehrsknotenpunkte zu suchen, die von den Pendlern gut und schnell erreicht werden können. Die Pendler würden dort eingesammelt werden und mit wenig Zeitverzögerung in größeren Einheiten wie Bussen oder dann in einigen Jahren in autonom fahrenden Fahrgastzellen schnell und zeitnah in das Neuenheimer Feld gebracht. Die Folge wäre, die Entlastung der beiden Stadtteile Bergheim und Handschuhsheim vom Verkehr und Lärm, weniger</p>	Handschuhsheim

	<p>Emissionen, Zeitgewinn der Pendler etc. Viel wurde über die fünfte Neckarquerung in der Vergangenheit geschrieben, welche die Wieblinger (Lärm und Emissionen und Verunstaltung) nicht wollen und auch die Natur in Mitleidenschaft zieht. Ich glaube allem und jedem kann man nicht gerecht werden. Wie wäre es denn mit einer 5. Neckarquerung also einer Brücke in dem schon seit 1960 vorgesehenen Baufenster. Allerdings dürfte die Brücke nur von Bussen, in ein paar Jahren von autonomen Fahrgastzellen und Fahrrädern/Pedelec genutzt werden!! Auf Wieblinger Seite würde ich ein großes teilweise unterirdisches Parkhaus bauen mit direkter Anbindung an die Autobahn. Ideal für alle Pendler aus dem Süden und Norden. Um die Wieblinger lärmseitig zu entlasten dürfte die Anfahrt in das Parkhaus nur mit gezügelter Geschwindigkeit erlaubt sein. Die Wieblinger hätten keinen Lärm zwar eine Brücke, aber eine Brücke die nicht tausende von Fahrzeuge täglich transportiert. Es gibt auch zahlreiche Wieblinger die im Neuenheimer Feld arbeiten, die mit Sicherheit diese Variante favourisieren würden. Ein alternativer Plan wäre die Autobahnabfahrt Dossenheim. Das ist zwar nicht optimal, weil auch die Busse dann wieder durch Handschuhsheim müßten, aber die Rechnung ist einfach. Würden 1000 Leute statt im morgendlichen Stau vor Heidelberg in ein Parkhaus fahren, dann verhindert man 900 PKW bei der Durchfahrt durch Handschuhsheim und braucht bei einer 50 Personenkapazität pro Bus nur 18 Busse, die die gleiche Anzahl Menschen ins Neuenheimer Feld befördern würden. Man verhindert die Durchfahrt von 888 Fahrzeugen und senkt die Emissionen erheblich. Wenn man sich mit Politik und stadtplanerischen Wissenschaft beschäftigt, dann wird zur Zeit allerorten veröffentlicht das revolutionäre Zeiten bevorstehen und sehr weitsichtige und teils radikale Verkehrskonzepte bevorstehen. Auch eine neue Bundesregierung wird sich dieses als eines der obersten Punkte auf die Fahne schreiben. Was ist an den vorgestellten Plänen visionär? Kopenhagen ist in der Vergangenheit revolutionär und radikal vorgegangen und hat ein maximal gutes Ergebnis erzielt, jeder der mal dort war, weiß wovon ich rede. Die Onlinebeteiligung wurde nur für 10 Tage zugelassen, einmal ist auf der Homepage vom 04.10. einmal vom 07.10 die Rede. Ich halte diese Zeitspanne für zu kurz. Im übrigen habe ich kein grünes Parteibuch, mir geht es darum unseren Kindern eine gute Welt zu hinterlassen und visionäres umzusetzen. Nicht alles was visionär ist ist auch gut, aber wenn wir nicht größere Schritte (wie die Stadtplaner in Kopenhagen) machen und auch mal ein Risiko eingehen, dann bestehen große Probleme noch in 100 Jahren. Mfg</p>	
<p>Brücke ist nicht umsetzbar, warum dann damit planen?</p>	<p>Die Brücke von Wieblingen wird nicht machbar sein. Das Gebiet ist als Naturschutzgebiet ausgewiesen und auch als NATURA2000 gelistet. Also, unabhängig wie man zu einer Brücke steht, sämtliche Baumassnahmen würden vor Gericht enden und sich zumindest stark verzögern, wenn nicht sogar komplett abgelehnt werden. Warum denkt man nicht praktisch und lässt die Dinge nicht einfach auf sich beruhen, die nicht durchführbar sind. Im Sinne einer zügigen Planung... was für ein Wort für diesen quälend langen Prozess....nur das beplanen worüber, Stadt, Land, und Universität verfügen können.</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>

Zoo als Freizeitort erhalten - Parkmöglichkeiten sind wichtig	Nicht nur Heidelberger gehen in den Zoo - auch die Menschen aus dem Umland! Die meisten Familien mit Kindern oder älteren, nicht mehr allzu mobilen Verwandten, kommen mit dem Auto, denn je nach Wohnort im Umland ist ein (mehrmaliges) Umsteigen notwendig. Nach Wartezeiten, (verpassten) Anschluss-Zügen/Bahnen/Bussen, kein Platz im Transportmittel für mehr als 2 Kinderwagen, sind die Kinder schon müde und die Eltern gestresst, bevor sie im Zoo waren - schade! Von der Heimfahrt ganz zu schweigen... Wenn dann noch Gepäck, wie Kinderwagen, Rucksäcke, Rollator etc. dabei ist, wird der Ausflug zum Kraftakt. Die Lösung vieler Familien: Ein alternatives Ausflugsziel suchen, das besser und einfacher erreichbar ist. Es macht keinen Sinn, Parkmöglichkeiten im Neuenheimer Feld drastisch zu reduzieren, wenn die Umgebung bzw. die Anbindung des Umlands dafür noch nicht bereit ist. Ich ziehe ja schließlich auch noch nicht in mein Haus ein, wenn es sich noch im Rohbau befindet! Muss man beruflich ins Neuenheimer Feld pendeln, weil man dort sein Geld verdient, ist man eher gewillt, diese Anreise-Hindernisse auf sich zu nehmen. Wenn man nicht zwingend muss, sucht man sich Alternativen.	Umland
Erreichbarkeit des Zoos gewährleisten und verbessern	Der Zoo ist eine wichtige Freizeit- und Bildungseinrichtung von hoher lokaler, regionaler und überregionaler Bedeutung. Eine Beeinträchtigung der Erreichbarkeit für Familien oder Menschen mit mobilen Einschränkungen darf bei den Überlegungen zu einem Mobilitätskonzept nicht toleriert werden. Die Qualität des Mobilitätskonzeptes an der Anzahl der eingesparten Parkplätze festzumachen, ist nicht zielführend.	Umland
Tolles Konzept	Beide Konzepte erscheinen mir sehr plausibel und durchdacht. Beim Verkehrskonzept sollte man bedenken, dass Park&Ride nötig sein wird. Die Park&Ride-Plätze sollten jedoch quellnah zu sein, sodass der MIV deutlich reduziert werden kann.	Weitere Stadtteile
Ebenfalls südlicher Radweg über die Berliner Str. nicht angebund	Der Radweg an der südlichen Ausfahrt aus dem Neuenheimer Feld Höhe Jahnstr. ist nicht an die gegenüberliegende Seite der Berliner Str. angebunden. Entweder es kann von dort nicht nach Norden auf die Berliner Str. eingebogen werden (oder von Süden kommen ins Neuenheimer Feld) oder man müsste den feldseitigen Radweg so breit konzipieren, dass beide Richtungen auf einer Seite liegen. Es wird hoffentlich nicht geplant, dass die Radfahrer den Bogen bis zur Ampel an der Brücke zurück fahren und dann erst auf die andere Straßenseite kommen um dort auf ihren Radweg zu kommen. Oder die von Süden kommenden Radfahrer das Fahrrad an der Berliner Str. entlang schieben müssen, bis für Sie die Einfahrt ins Neuenheimer Feld vorgesehen ist.	Bergheim
Endlich kehrt die Vernunft ein	Zum wichtigen Thema Verkehrserschließung des Campus INF scheint jetzt doch noch die Vernunft einzukehren. Vielen Dank an den Rektor Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. Eitel für den Hinweis auf eine doch jetzt mögliche zentrale Straßenbahnerschließung, wenn diese erschütterungsfrei erfolgt. Dem Manne kann geholfen werden mit einer echten Straßenbahn namens ART, also einer Bahn auf der Straße ohne Gleise und mit Gummirädern (Wer hats erfunden? Die Chinesen natürlich). Hier der link zur wikipedia mit dem futuristischen Verkehrsmittel, das bei Bedarf auch autonom, also ohne Fahrer unterwegs sein kann. Autonomous Rail Rapid Transit - Wikipedia Da bekommt	Hand-schuhs-heim

der Slogan unserer Ruperto-Carola: Zukunft seit 1386 eine ganz neue Dimension. Diese Bahn könnte sogar den Traum einer Campuslinie vom Altstadt-Campus (Haltestelle Peterskirche) über den Campus Bergheim bis ins Neuenheimer Feld wahr werden lassen und das mit geringen Investitionskosten, da ohne Gleise und Oberleitungen nur mit Akkus elektrisch angetrieben. Allerdings zeigt das Masterplanverfahren auch wieder das ganze Desaster der Mobilitätsplanung im Einzugsgebiet Heidelbergs. Eine Insellösung nur für den Bereich INF ist absurd und eine vernetzte multimodale Verkehrslösung für den Großraum Heidelberg / Metropolregion schon lange überfällig. Dass politisch Verantwortliche wie z.B. unser Herr OB Prof. Dr. Würzner hier nicht schon lange eine Task Force mit erfahrenen Verkehrsplanern eingesetzt hat, um das ganze Problem innerhalb von vielleicht 5 Jahren mal richtig zu lösen, ist mir ein absolutes Rätsel, da doch in allen Umfragen, die Verkehrsprobleme in Heidelberg immer an erster Stelle genannt werden. Ohne eine Gesamtlösung wird es nicht gehen und diese wird sich aus einem multimodalen Verkehrsmix ergeben. Stichworte: Park und Ride an der Peripherie, z.B. am PHV und dann mit der oben genannten ART- Straßenbahn schnell über die Speyerer Straße ins Neuenheimer Feld oder eine Anbindung von Schwetzingen und PHV über ein leistungsfähiges Seilbahnsystem via Pfaffengrund, Bahnstadt, Hauptbahnhof mit möglicher Verlängerung über den Neckar. Oder auch Park and Ride am Sportzentrum West in Wieblingen mit direkter Anbindung mit der vorhandenen Linie 5 in die Berliner Straße. Da scheint mir eine Neuaufstellung der mv dringend geboten. Auch Schnellbusse aus dem Umland könnten in der Rushhour schnell für eine Entlastung sorgen, wenn die Trennung von ÖV und PV im Campus, wie vom Büro Höger angedacht, konsequent umgesetzt wird und so auch die Rettung auf der ÖV-Trasse (für die autonome Strassenbahn und autonom fahrende Kleinbusse in der Schwachverkehrszeit) jederzeit Vorfahrt hätte. Infrastrukturelle Ergänzungen wie eine weitere Neckarbrücke von Bergheim ins Neuenheimer Feld im Bereich des jetzigen Stauwehrs oder auch lenkende Maßnahmen wie eine Campusmaut kann ich hier leider aus Platzgründen nicht weiter vertiefen. Ich habe viele dieser Maßnahmen auch schon bei einer IBA-Kandidatur vorgeschlagen ohne weitere Resonanz und die Möglichkeit, aus der Stadtgesellschaft heraus, intensiv am neuen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg mitzuwirken, scheint wohl politisch auch erst mal auf Eis zu liegen. Wie viele der Sofortmaßnahmen zur Verkehrtplanung im Neuenheimer Feld (vor über zwei Jahren vom Gemeinderat beschlossen) sind denn bis jetzt tatsächlich von der Verwaltung umgesetzt worden? Das Verkehrschaos ab dem neuen Semester wird wieder gigantisch sein. Dass ein so wichtiges Stadtthema nicht zur Chefsache wird, ist mir, auch im Hinblick auf den Klimaschutz, unerklärlich, lieber geht der Herr Oberbürgermeister noch einem Nebenjob als Dozent an der SRH nach. Statt der teuren Prestigeobjekte, wie das neue Kongresszentrum oder der neue SNP-Dome, könnte erstmal eine vernünftige Radverkehrsinfrastruktur mit einfachen Lösungen auf den Weg gebracht werden und endlich mal die längst überfällige Radverkehrsbrücke über den Neckar gebaut werden mit Park und Ride für Autofahrer in einem schicken Park-/Wohn- und Geschäftshaus am Gneisenauplatz und einer Rikschaanbindung über die Radbrücke ins Feld und einem autonomen Pendelbus in die Altstadt (unter der Woche für die Pendler ins NF und am Wochenende für die Einpendler zum Shoppen oder Flanieren in der Altstadt). Ohne attraktive Angebote für die Mobilitätshungrigen in diesem Land wird es nicht gehen, auch wenn home-office und online-Vorlesungen bzw.

	online-Sprechstunden in der Medizin sicher die Zukunft gehören. Vieles wird noch digitaler werden, wenn die Menschen bereit sind. Vielen Dank für Ihre Geduld. Mit freundlichen Grüßen Martin Fundus	
Was ist wichtig?	Was ist wichtig? Die Arbeitsatmosphäre ist wichtig! Also für die Ärzte die jeden Tag im Klinikum 365 Tage und Nächte im Jahr arbeiten einen Arbeitsplatz schaffen welcher dies berücksichtigt! Arbeitszimmer welche groß genug sind und Fenster haben und vor allem endlich!!!! mehrere Kantinen mit gutem, gesunden, frischen Essen!!!! Stichwort "Wertschätzung"! Das kommt in allen Planungen tatsächlich zu kurz!	Neuenheim
Verkehr und Mobilität	Eine Umsetzung von Maßnahmen zur schnellen Entlastung der Verkehrssituation wäre wünschenswert. Ich könnte mir vorstellen, zunächst einen Einbahnstaßenverkehr im Klinikring einzuführen und die Schranken innerhalb des Geländes abzubauen um den Verkehrsfluss zu erhöhen. Die Zufahrten zu den Kliniken sollten als bogenförmige Straßen angelegt sein, damit man mobilitätseingeschränkte Pat. und Besucher direkt vor die Klinik fahren kann und diese keine weiten Fußwege im Gelände haben. Überdachte Fahrradabstellplätze (eingezäunt) können auch im EG von Parkhäusern entstehen	Umland
Kein PKW-Verkehr mehr für das Neuenheimer Feld?	Wenn ich es richtig verstanden habe, setzt das Team Höger auf eine Eliminierung des Autoverkehrs für das Neuenheimer Feld. Ist das bei ca. 40.000 Personen, die täglich in das Gebiet pendeln, nicht völlig am Bedarf und Nutzen vorbei geplant? Wenn ich es weiterhin richtig verstanden habe, sind Nachverdichtungen geplant. Nachverdichtungen werden jedoch an anderen Orten in der Stadt vehement von den Bürgen abgelehnt. Ist das also der "richtige" Vorschlag?	Handschuhsheim
Verlegung des Neuenheimer Campus	Offensichtlich ist, dass bei der Entwicklung des Neuenheimer Feldes massive Fehler in Hinblick auf die Logistik gemacht wurden. D.h. es wurden Gebiete erschlossen, die Kapazität der Zufahrt aber nicht berücksichtigt. Wenn man weiteren Verkehr durch die Stadt verhindern kann/muss: Warum verlegt man dann nicht gleich einen Campus-Teil von Neuenheim nach Wieblingen oder in die Nähe BAB-Abfahrt Dossenheim? Das digitale Zeitalter sollte dies unterstützen. Das macht eine Neckarüberquerung nicht erforderlich.	Wieblingen
Studentisches Wohnen und Kinderbetreuung	Die Integration KiTa INF 685 in das neue Gebäude INF 684a ist unklar (Geschossnutzung). Eine neue KiTa ist ohne Freiflächen nicht genehmigungsfähig. Ein Mischgebäude INF 684 a/b mit Wohneinheiten und dem Internationalen Studienzentrum kann zu Konflikten führen. Für die Freifläche bei der KiTa INF 159/137 fehlt ebenfalls ein Konzept. Die Zuordnung bzw. der Ersatz der Parkplätze ist eine der wesentlichen offenen Fragestellungen. Wir begrüßen die Planungen zu einer Straßenbahnlinie. Auch außerhalb der täglichen Arbeitszeiten muss für die Bewohner*innen eine permanente Erreichbarkeit über den ÖPNV gesichert sein. Das Cluster 500 Innovationsquartier soll u.a. auf den Grundstücken unserer Bestandsgebäude INF 521 bis INF 524 errichtet werden. Die 256 Bewohner*innen benötigen ein Ausweichquartier. Der Ersatzneubau INF 694 kann keine 256 Bettplätze aufnehmen! Unter Innovationsfelder/Modellprojekte werden außer Wohnflächen weitere Funktionen beschrieben: „[...] durch gemeinsam genutzte Aufenthaltsräume, Co-working,	Neuenheim

Küchen oder sogar organisierte Anlässe.“ Wenn von 100 % Wohnfläche je Vollgeschoss ausgegangen wird, mit Ausnahme der Gebäude 684a neu (KiTa-Ersatz für INF 685) und INF 696 neu, da ein Geschoss für den Mobilitätshub abzuziehen ist, bleibt offen, wie die Anzahl der Wohngeschosse tatsächlich genutzt werden soll. Unseren Bettplatzbedarf, der tatsächlich 3.120 beträgt, kann von HÖGER nicht nachgewiesen werden und wird deutlich unterschätzt. Weiterhin entfallen durch den Klinikneubau Parkhaus INF 699 und Parkplatz P40. Damit werden die tatsächlichen Umstände der Bewohner\*innen außer Acht gelassen. Es ist zwischen Tagespendlern oder dortigen Haushalten zu unterscheiden. Einkäufe und Erledigungen von Bewohner\*innen können nur bedingt über den ÖPNV und P&R abgebildet werden. Wohngebäude müssen den baurechtlichen Stellplatzschlüssel erhalten. INF 706 neu: Eine Mischfinanzierung von Bauten (mehrere Nutzer) ist bisher aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Wir würden 100 % Studierendenwerknutzung begrüßen, da der Bedarf an Wohnplätzen deutlich gegeben ist. „Die Baufelder entlang des Klausenpfades und zum Neckaruferpark sollen kleinteiliger bebaut (z.B. Punkthäuser und Zeilen) [...] werden.“ Dies bedeutet aufgrund ungünstiger Grundrisse einen schlechteren rechnerischen Schlüssel von ca. 45 m<sup>2</sup>/Bettplatz ansetzen zu müssen. So kann HÖGER unseren Bettplatzbedarf nicht nachweisen. MIV: „nur für Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie für Nutzer\*innen der angrenzenden Einrichtungen erlaubt (z.B. Personal, Patient\*innen, Besucher\*innen und Anlieferungsverkehr).“ Damit werden die tatsächlichen Umstände unserer Bewohner\*innen außer Acht gelassen. Die Stellplatzstrategie sieht Stellplätze möglichst in Mobilitätshubs vor. Wenn Radstellplätze im Zuge der Stellplatzstrategie in die Gebäude integriert werden, verringert sich die Wohnraumfläche zusätzlich. Intensive Dachbegrünung und ein Begrünungsanteil von 15% der Fassaden ist ein Kostenfaktor bei Errichtung, Pflege und Wartung. Unsere Zielgruppe sind Studierende und unser Auftrag kostengünstige Mieten. Der Hubschrauberlandeplatz auf dem Neubau des UKL-Notaufnahmезentrums INF 401 befindet sich in unmittelbarer Nähe von über 2.000 Bewohner\*innen des Studierendenwerks. Dies mindert u.a. die Attraktivität und den Wert der Wohnheime, führt zu deutlich höheren Investitionen wie z.B. Schallschutzmaßnahmen an Dächern und Fassade und einem höheren Verwaltungsaufwand wegen stärkerer Fluktuation der Mieter\*innen, um ein paar Auswirkungen zu nennen. Variante Neckarbrücke: Für Studierende, Eltern betreuter Kinder, Mitarbeitende/ Beschäftigte bedeutet dies eine alternative Zugangs- oder Zufahrtsmöglichkeit. Wir begrüßen dies. In der Gesamtbetrachtung Verkehr und Mobilität („Die Vernetzung in der Stadt und Region“) ist das studentische Wohnen mit der Verlagerung des Lebensmittelpunktes auf Zeit (weit anreisende Bewohner\*innen) nicht berücksichtigt. Es heißt: „P+R Anlagen sollten daher eher quellnah in der Region realisiert werden, um MIV Fahrten zu verkürzen oder ganz zu vermeiden.“ Beim Ausbau des Klausenpfades für den MIV ist zu berücksichtigen, dass über diesen Weg Feuerwehrzufahrten und Müll-Logistik stattfinden. Fazit: Diese Planung weist weder die bisherigen noch die zusätzlich angemeldeten 500 Bettplätze nach, noch gibt es ein sinnvolles Konzept für die Neuordnung der KiTa INF 685. Auch die Stellplatzfrage bleibt unbeantwortet. Tiefgaragen sind für das Studentische Wohnen nicht wirtschaftlich zu betreiben und widersprechen der Zuverfügungstellung von günstigem Wohnraum.

<p>Städtebauliches Konzept + Mobilität</p>	<p>Das städtebauliche Konzept Högers mit den unterschiedlichen Quartieren und den großen autofreien Zonen ist aus meiner Sicht sehr zu begrüßen. Es ist gut, dass sich alle einig sind, dass die Zeiten der Autos im Neuenheimer Feld endlich vorbei sind. Eine Stärke des Entwurfs ist sicherlich sein starker Bezug zum aktuellen Städtebau. Jedoch vermisse ich eine Verdeutlichung wie die konzeptionelle Aufteilung in Quartiere auch im Städtebau sichtbar wird. Es wäre wünschenswert, dies weiter auszubauen und klar zu verankern. Das Freiraumkonzept profitiert durch gute Ideen wie den Neckarterassen. In der Tat ist der Neckarbereich im Neuenheimer Feld mit der Hundewiese noch nicht ausreichend attraktiv, hier kann viel mehr gemacht werden als nur eine Hundewiese sein. Diese Flächen sollten noch weiter ausgebaut werden und den Studierenden zur Verfügung gestellt werden. Es ist doch in Heidelberg schon lange eine Debatte, wo noch mehr Platz für Feierkultur und Festivals geschaffen werden kann. Warum nicht hier, direkt am Campus und fernab jeder Wohnbebauung. Seit die Chirurgie weg ist werden auch keine Patient*innen mehr gestört. Ausbaufähig ist aus meiner Sicht das Mobilitätskonzept. Den Entwerfer*innen wurde hier enge Schranken gesetzt. Aber in einem Masterplan sollte die Universität zumindest selbst gute Ideen entwickeln, mit welchen Innovationen sie ihre Mitarbeiter*innen unterstützen möchte, ein autofreies Pendeln zu ermöglichen. Viele Unternehmen machen da heute sehr viel, auch sehr viel mehr als ein paar Ladestationen und ein Jobticket. Die Uni muss dringend aufholen, gerade weil sie so ein großer Arbeitgeber in der Region ist und den öffentlichen Nahverkehr mit ihren Schichtzeiten vor besondere Herausforderungen stellt.</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
<p>überzeugender Entwurf, gute Anbindung Wieblingens</p>	<p>Der Entwurf überzeugt mich. Die zukunftsweisende Stadtplanung umfasst alle relevanten Punkte: wirksame Steuerung von MIV zum Umweltverbund, Aufwertung des Neckarufers und der Zwischenräume durch Begrünung als Naherholungsgebiet, Nachverdichtung für eine Weiterentwicklung des Campus (Uni und Klinik), klimaneutrale Energieversorgung. Für mich als Bewohnerin Wieblingens wäre die westliche Radbrücke ein Bonus und eine Verbesserung der Lebensqualität (bessere Anbindung an Handschuhsheim, das Freibad etc.). Das Wichtigste ist, dass keine zusätzliche Autobrücke geplant wird, da das den MIV verstärken und damit Klimaziele verhindern würde. Die Zeitplanung seitens der Stadt überzeugt mich nicht. Klimaneutralität bis 2050 - da sind selbst die Bundesregierung und die EU weiter. Eine Stadt, die Klimaschutzvorreiterin sein möchte, sollte ihren Masterplan nochmal überarbeiten, um einen ausreichenden Beitrag zum 1,5° Ziel zu leisten. Das erwarte ich vom neuen Klimabürgermeister.</p>	<p>Wieblingen</p>
<p>Zoo: Bitte erweitern, statt beschneiden!</p>	<p>Die Grunddaseinsfunktionen sind nach dem Lexikon der Geowissenschaften (spektrum.de) Tätigkeiten und Leistungen, die der Mensch zur Lebensbewältigung benötigt. Die sechs Funktionen arbeiten, wohnen, sich bilden, am Verkehr teilnehmen, sich erholen und in Gemeinschaft leben stehen untereinander in einem Wirkungsgefüge und sind infolge ihres spezifischen Raumanpruches raumwirksam. Der vorliegende Entwurf versucht die raumplanerischen Nutzungskonflikte dieser Daseinsgrundfunktionen mit einander in Einklang zu bringen. Und im Neuenheimer Feld geht es primär nicht ums Wohnen. Im Zoo können die Menschen sich erholen, sich bilden, eine gemeinsame, gute Zeit haben. Er ist für alle gut erreichbar und er ist ein wichtiger Arbeitgeber in unserer Stadt. Das sind fünf von sechs Daseinsgrundfunktionen die, sollten sie stiefmütterlich behandelt werden, für die Heidelbergerinnen und Heidelberger und auch für alle</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>

	<p>Besucher aus dem Umland einen Rückschritt ihrer Lebensqualität bedeutet. Damit der Zoo seine Forschungs-, Bildungs- und Erholungsangebote sowie seine Artenschutz- und Erhaltungszuchtprogramme aufrechterhalten kann, sollte der Masterplan genutzt werden, um den Zoo weiterzuentwickeln. Es darf keine Entwicklung zu Lasten des Zoos und der Bildung (Zoo und Zoo-Akademie) stattfinden. Der Zoo muss Gelände dazugewinnen, nicht verlieren, denn die Tiere brauchen mehr Platz. Der Zoo muss zu seiner jetzigen Fläche, Fläche dazu bekommen. Er braucht ein Quarantäne- und Bauhofgelände außerhalb des jetzigen Zooareals in erreichbarer Nähe, denn das Zoogelände muss von Funktionen entlastet werden, die dort nicht zwingend nötig sind. Auch ein Zoo-Bauhof ist artenreich und biodivers. Dieses Quarantäne- und Bauhofgelände sollte unbedingt bei der Erweiterung des Sportgeländes im Norden mitgedacht werden. Die jetzige Bauhof-Fläche kann dann für den neuen Savannenbereich genutzt werden. Also: Der Zoo darf kein Gelände verlieren – das Biodiversitätszentrum muss weiter nach Osten rücken. Bitte noch einmal auf dem Flächennutzungsplan gegenchecken und ggf. berichtigen. Die Parkplätze in der Nähe des Zoos müssen erhalten bleiben, denn das Einzugsgebiet des Zoo umfasst einen Radius von über 50km. Freizeitnutzer sind, bis es echte Alternativen gibt und das zeichnet sich langfristig nicht so ab gegenüber Erschwerungen der Erreichbarkeit nicht tolerant und suchen dann ein anderes Ziel auf. Für Familienausflüge gibt es kaum Alternativen zum Auto. Familien nutzen den Individualverkehr – das Fahrrad reicht aber nicht sehr weit. Kurz-, mittel- und langfristig kann der ÖPNV Besucherströme von über 1000 Besucher/Stunde, wie sie der Zoo an schönen Tagen erfährt, nicht auffangen. Bis das möglich gemacht wird, darf sich die Erreichbarkeit des Zoos nicht verschlechtern und daher das Zoo-Parkhaus nicht entfernt werden. Bitte nehmen Sie diese Vorschläge schriftlich auf und berücksichtigen sie bei der weiteren, verbindlichen Planung im Rahmen des Masterplans Neuenheimer Feld, sodass sie anschließend in den Bebauungsplan eingehen.</p>	
<p>Ich arbeite im Klinikum und</p>	<p>Ich arbeite im Klinikum und möchte darauf hinweisen, dass es für die ca 20.000 Menschen im Campusgelände (Mitarbeiter*innen, Studierende; Klinikbesucher etc.) ausreichend qualitativ hochwertige Möglichkeiten zum Aufenthalt im "Grünen" mit Sitzmöglichkeiten und ohne (nahen) Verkehrslärm geben muss. Wenn Sie in der Mittagszeit im Bot. Garten schauen, bemerken Sie, wie wichtig diese Möglichkeiten sind, die Optionen hierfür sich bereits heute nicht ausreichend. Außerdem möchte ich anregen, über Fassadenbegrünung nachzudenken. Wissenschaftlich ist bereits belegt, dass sie elementar zur Qualitätssteigerung der Luft sowie der Temperaturregelung beitragen. Bei den Gebäuden im Kubusform bietet sich dies m.E. an.</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
<p>Verkehrsprobleme wurden nicht grundsätzlich angegangen</p>	<p>Positiv zu bewerten: Beide Planungsbüros haben sich in ihren Entwürfen sehr stark angenähert - und zwar durchaus im Sinne einer nachhaltigen, „bescheideneren“ Inanspruchnahme von zusätzlichen Bodenflächen. Der Hühnerstein erhält eine Gnadenfrist, innerhalb derer sich herausstellen dürfte, dass Arbeits- und Studierweisen nicht mehr in allen Fällen mit körperlicher Anwesenheit an bestimmten Stellen einhergehen. Die Pandemie hat da einen Schub zur Beschleunigung einer solchen Entwicklung bewirkt. Verkehrsprobleme wurden nicht grundsätzlich angegangen: Man hat zwar erkannt, dass eine Neckarbrücke große Probleme bereiten wird, und hat sie deshalb als „optional“ gekennzeichnet. Aber in welchem Fall die Option umgesetzt werden soll, bleibt unklar. Vielleicht braucht man sie gar</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>

	<p>nicht? Eine umfassende Verkehrsplanung wurde trotz der langen Dauer des Verfahrens nicht erreicht, weil von Seiten der Projektträger der Druck immer in Richtung „alles so lassen“ (jeder kann mit dem Auto hinfahren, wo und wann er will) ging, und weil die Verkehrsprobleme eigentlich regionaler Natur sind, denn die meisten automobilen Parkflächen und Straßenraum Beanspruchenden kommen aus dem Heidelberger Umland. Auf Seiten der Regionalplanung befasst man sich jedoch lieber mit der weiteren Ausweitung von Wohn- und Gewerbegebieten (z.Zt. laufendes Änderungsverfahren des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar) als mit einer schon lange fälligen grundsätzlichen Verkehrsplanung, die angesichts der wachsenden Erkenntnis der Klimarelevanz des Autoverkehrs auf andere Konzepte setzen muss. So wäre es unbedingt notwendig, dass in den Gemeinden der Region, in denen ja viele Menschen als Auspendler wohnen, „quellnahe“ Parkplätze an Stationen des ÖPNV eingerichtet werden. Der Versuch, an den Zentren der Arbeitsplätze (z.B in Heidelberg) „zielnahe“ Park and Ride-Parkplätze für die mit dem Auto Einpendelnden zu schaffen, muss an der schier notwendigen Zahl von Parkplätzen scheitern. Außerdem sollten die Pendler aus Gründen des Klimaschutzes nicht den Großteil ihres Arbeitsweges mit dem Auto zurücklegen, sondern nur den kleineren Teil zwischen Wohnung und ÖPNV-Station. Da der Arbeitsauftrag für die Planungsbüros aber nur Heidelberger Fläche betrifft, plant man halt zielnahe Park-and-Ride-Parkplätze, die niemand in seinem Stadtteil haben will...</p>	
Nadelöhr Ernst-Walz-Brücke bleibt	<p>Vielleicht ist es den Planern nicht bewusst, aber der Abschnitt zwischen Haltestelle Betriebshof und Ernst-Walz-Brücke ist heute schon ein sehr ernstes Nadelöhr, besonders im ÖPNV. Heute schon sind die Engpässe durch Verspätungen sichtbar. Mehr geht einfach nicht! Die Einsicht in eine Ringstraßenbahn ist ein Minimalkonsens, doch die könnte schon 10 Jahre fahren, wenn man früher nach vorne gedacht hätte. Diese Voraussicht ist immer noch nicht da. Eine Seilbahn vom S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen ins Neuenheimer Feld ist die richtige Lösung, aber dazu fehlt der Mut.</p>	Umland
Mehr Platz fürs Rad	<p>Ich finde es gut, dass beide Vorschläge nun weniger Platz fürs Auto vorsehen. Seit 70 Jahren werden immer mehr Straßen, Brücken und Parkplätze gebaut, und das Ergebnis ist immer gleich: mehr Staus auf mehr Straßen. Insofern können von den vorgesehenen Parkplätzen noch etliche wegfallen; wir brauchen weder eine Zerschneidung des Handschuhheimer Felds für die Nordanbindung, noch eine Brücke durchs Naturschutzgebiet (FFH-Standard!). Statt dessen müssen mehr Radwege angelegt werden, z. B. eine Spur der Mittermaierstraße/ Ernst-Walz-Brücke an den Radverkehr gehen, bis irgendwann die Fuß-/Radverbindung von der Bahnstadt aus kommt, und der ÖPNV ausgebaut werden. Ohne Stuttgart 21 würden schon längst sechs S-Bahnen pro Stunde und Richtung zwischen Heidelberg und Mannheim fahren und gäbe es auch ins weitere Umland bessere Verbindungen. Und mit Pedelec bzw. E-Bike sind heute auch für Unsportliche 10 - 15 km kein Problem mehr, falls es doch keine ÖPNV-Anbindung geben sollte.</p>	Wieblingen
Der Planer aus Dresden hat in	<p>Der Planer aus Dresden hat in der Diskussion eingeräumt, dass es kein Problem für ihn wäre auch innovative Verkehrsträger in den Berechnungen zu berücksichtigen: * schnell fahrende autonome Busse wie in Mannheim * Sammeltaxidienst möglichst unabhängig von</p>	Weitere Stadtteile

	der RNV und ausdrücklich in Konkurrenz zur RNV * autonome und energieautarke Otto-Hochbahn mit 4-Personenkabinen mit einem Geschwindigkeitspotential von 60 km/h innerorts und 200-250 km/h außerorts.	
Anbindung der P&R-Plätze	Die P&R-Plätze am S-Bahnhof Pfaffengrund/Wieblingen und südlich des Dossenheimer Industriegebiets sollten nicht über Schnellbusse angebunden werden, die im Stau stehen. Auch eine Anbindung des nördlichen Platzes mit der Tram ist erstens sehr teuer und zweitens sehr langsam. Statt dessen sollten beide Plätze über Seil- oder noch besser über eine Hochbahn an den Campus angebunden werden.	Weitere Stadtteile
Wir haben genau zwei Möglichkeiten	Entweder wir akzeptieren weiterhin die unerträgliche Wohnsituation in der Dossenheimer Landstraße und in großen Teilen Bergheims, oder wir akzeptieren temporäre P&R-Plätze ausreichender Kapazität am S-Bahn-Punkt Pfaffengrund/Wieblingen und südlich des Dossenheimer Industriegebiets. Warum temporär: So lange das Umland nicht mit innovative Verkehrsträger des Öffentlichen Verkehrs angebunden ist, brauchen die Noch-mit-dem-Auto-Pendelnden eine Möglichkeit ihr Gefährt vor dem Stau loszuwerden. Warum innovative Verkehrsträger: Ein mit dem Auto Pendelnder wird erst auf den ÖV umsteigen, wenn dort seine Komfort-Erwartungen denen des Autos entsprechen oder diese sogar übertreffen. Albrecht Kern/Forum Mobilität innerhalb des Vereins Urban Innovation (wie auch die beiden Beiträge direkt darüber)	Weitere Stadtteile
Fahrradbrücke Wieblingen	Wir befürworten ganz ausdrücklich die Brücke für Fußgänger und Fahrräder von Wieblingen zum Neuenheimer Feld. Diese Maßnahme ist seit langem überfällig. Die Brücke wäre aus unserer Sicht ein ganz erheblicher Gewinn für die Wieblingen im Hinblick auf kurze Wege zu den Freizeiteinrichtungen (Schwimmbad, Sportvereine) und medizinischen Einrichtungen sowie zu allen möglichen Ausflugsmöglichkeiten. Die am Wehr geplante Brücke ist dafür kein Ersatz. Gerade für Kinder ist die Mannheimer Straße zwischen Wieblingen und dem Wehr kein sicherer Fahrradweg geschweige denn Fussweg.	Wieblingen
Es ist sehr schade, dass im	Es ist sehr schade, dass im Entwurf des Büros Höger immer noch die 5. Neckarquerung als Teil der Lösung präsentiert wird. Das geschieht, ohne wirklich darzustellen, wie dies praktisch ausgeführt werden soll. Gesprochen wird dabei von einer Fuß- und Radwegebrücke in Holzbauweise. Allerdings befasst sich der Entwurf nicht mit der Lage des Brückenlagers am Westufer oder der Brückenanbindung an das dortige Wegenetz (dieser Bereich ist in den Abbildungen überhaupt nicht sichtbar, und auch über die bauliche Ausführung einer solchen Brücke wird nicht eingegangen.) Die Information darüber beschränkt sich auf den weißen Strich über den Neckar, und "Holzbauweise" klingt so schön nach Brio oder Haba, alles umweltverträglich. Dem gegenüber bleiben die Realitäten, mit dem sich ein solches Bauwerk auseinandersetzen muss: - Der fragliche Neckarabschnitt ist als Natura2000-Gebiet ausgewiesen. Es würde vermutlich Jahrzehnte dauern, hier bauen zu können. - Der Kanal am Ostufer ist in der Bundeswasserstraßenkarte als Binnenwasserstraße der Kategorie Va ausgewiesen. Dies bedeutet eine Mindestdurchfahrthöhe von, so die Kategorie, von 5,25 bzw. 7 Metern bzw. 9 Metern.	Weitere Stadtteile

	<p>Allerdings wird z.B. zur Zeit im elektronischen Wasserstraßeninformationssystem ELWIS die derzeitige Durchfahrtshöhe der Brücke über die A5 beim Schwabenheimer Hof von 6,20 m als Behinderung angezeigt. Ein Brückenneubau wird also mit der Durchfahrtshöhe von mind. 7 Metern geplant werden müssen. Gleichzeitig beträgt die durchschnittliche Fallhöhe des Wieblinger Wehrs ca 4,2 Meter. Im Ergebnis ergibt dies eine Pfeilerhöhe vom Boden bis zur Unterkante der Fuß- und Radwegebrücke im Bereich des Altneckars von mindestens 11,2 Meter. Vermutlich erzeugt das Gelände noch eine größere Pfeilerhöhe, und normalerweise benötigen Brücken aus statischen Gründen ja auch eine leicht zu einem Scheitelpunkt aufsteigende Form. Ebenfalls ist nicht dabei einberechnet, wieviel Meter zusätzliche Höhe durch eine Brückenführung über die Mannheimer Straße am Westufer nötig werden würden. All dies kommt zur Pfeilerhöhe von 11,2 Metern hinzu. Ich bezweifle, dass sich eine Brücke von mehreren hundert Metern Spannweite komplett freischwebend bauen lassen wird. Man benötigt also Pfeiler, und die werden, wie dargelegt, hoch und tragfähig sein müssen. Nur mit Holz wird das nicht klappen. Also braucht man doch Stahl und Beton. Und das wiederum ist nicht mit dem Naturschutzgebiets-Status des Geländes vereinbar, schon gar nicht, wenn ein paar hundert Meter weiter flussaufwärts gerade eine weitere Fuß- und Radwegebrücke gebaut wird. Auf der Karte sieht der weiße Strich über den Neckar nach einer einfachen und naheliegenden Lösung aus. In der Realität ist es aber keine, die zeitgemäß wäre. Es wäre besser, das zu akzeptieren, und statt dessen alle Energie darauf zu verwenden, andere Lösungen für eine zeitgemäße, also autofreie Verkehrsanbindung zu schaffen.</p>	
Fuß- und Radwegbrücke Wieblingen	Die geplante Fuß- und Radwegbrücke Wieblingen ist ein ausgezeichnete Kompromiss zwischen Verkehr und Naturschutz. Auch ansonsten gefällt mir das Konzept von Höger sehr gut.	Wieblingen
Alternativen zu Individualverkehr	Leider vermisse ich eine richtige alternative zum Individualverkehr, denn nicht der ÖPNV innerhalb Heidelbergs ist ungenügend, sondern die Anbindung kleinerer Orte an Heidelberg ist teilweise miserabel (z.B. Hockenheim). Wenn daran keine Besserung gemacht wird, kann auch den Individualverkehr nicht ohne weiteres verzichtet werden. Klar ist, dass die Anzahl der Autos reduziert werden bzw. bestenfalls ganz verschwinden soll. Aber keine Straße einzuplanen und dann zu behaupten, es würden plötzlich keine Autos mehr nötig sein, leuchtet mir nicht ein, zumal ich keinerlei Ersatzpläne für z.B. ein P+R System sehe. Nicht alle haben den Luxus, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV eine vernünftige Verbindung zu haben. Ebenso vermisse ich eine Lösung für Patienten. Einige Kliniken wurden in den letzten Jahren ins Neuenheimer Feld verlegt. Viele Patienten sind körperlich nicht in der Lage den ÖPNV oder das Fahrrad zu nutzen. Wie sieht eine Lösung für diese Personengruppe aus?	Umland
Nahverkehrsanschluss & Parkgebühren	In beiden Entwürfen fehlt ein Anschluss des Nahverkehrs an alle Nachbargemeinden und Stadtteilen. So müsste man eigentlich zwischen Wieblingen und Bergheim eine Seilbahn als Nahverkehrsanschluss inbauen. Dazu keine visionäre Denkweise. So hätte ich schon eine direkte Straßenbahn-Anbindung an Ladenburg eingeplant, die neue Straßenbahn im Neuenheimer Feld geht leider nicht durch	Weitere Stadtteile

	<p>Neuenheim und die Parkgebühren müssen viel mehr ansteigen. Aber nein, insgesamt fehlt der Mut für mehr Nahverkehr, schade. Wahrscheinlich ist die Klimakrise bei einigen Entscheider:innen nicht angekommen. Beste Grüße, Rad- und Klimaaktivistin Penelope vom Radentscheid Heidelberg und von Fridays for Future Heidelberg.</p>	
<p>Grenzen der Verdichtung - weitere Radbrücke an dieser Stelle ?</p>	<p>Zum einen ist die Vor-Corona-Argumentation, daß alle Wissenschaftler räumlich nahe beisammen sein müssten, um professionell interdisziplinär arbeiten zu können, kaum noch plausibel zu machen. Und als ob die ganze Woche keine Zeit bestünde, sich mal in 10-15 Minuten an einen anderen Ort zu begeben, z.B. nach Rohrbach. Und warum muss eine Pädagogische Hochschule partout im Neuenheimer Campus angesiedelt sein ? Für die dringlich notwendige Reduktion des Individualverkehrs und zur Vermeidung einer zu dichten bzw. zu hohen Bebauung wäre weniger mehr. Besser vor dem endgültigen Baukonzept nochmals die Vorgaben kritisch überprüfen, selbst wenn es nochmals ein paar Monate in Anspruch nehmen würde. - Und im Detail: warum eine Fahrradbrücke nur ca. 1 1/2 km entfernt der geplanten Brücke beim Wehrsteg, genau mitten durchs Naturschutzgebiet? Deswegen dürfte kaum jemand sein Auto stehen lassen, so habe ich auch die Verkehrsberechnungen verstanden. Damit provoziert man doch quasi eine Klage durch die Naturschutzverbände !?</p>	<p>Wieblingen</p>
<p>Wir brauchen zukunftsfähige Lösungen</p>	<p>Es ist interessant, wie hier von einigen immer noch alte Vorstellungen und Forderungen aufgestellt werden, so als habe es das aufwändige Masterplanverfahren überhaupt nicht gegeben. Im Laufe des Masterplanverfahrens hat sich herausgestellt, dass lineare Lösungen (weitere Flächenversiegelung statt sparsamer Umgang mit dem nicht vermehrbaren Boden, Autobahzubringer, Großparkplätze in der Nähe des Campus für P&amp;R, Straßenbahnen weit außen, Busse statt Straßenbahn bei Zehntausenden von Pendlern) nicht tragfähig und nicht zukunftsfähig sind. Wer den Masterplanprozess verfolgt hat, weiß, dass vor allem das Team astoc im Laufe seiner Entwürfe der letzten beiden Jahre fast alle dieser linearen Konzepte durchprobiert hat und sich am Ende dem stark angenähert hat, was das Team Höger von Anfang an vertreten hat: sparsamer Umgang mit dem Boden, Schonung der Natur und des Freiraums, effiziente Verkehrsmittel und Klimaschutz. Ich bin deshalb dafür, dass das Team Höger mit der Erstellung des endgültigen Masterplans beauftragt wird.</p>	<p>Bergheim</p>
<p>Fahrradfahren</p>	<p>Jeden Tag pendeln ca. 20.000 Menschen in das Neuenheimer Feld (INF). Viele dieser Menschen arbeiten oder studieren im Neuenheimer Feld. Andere kommen als Patienten, Besucher oder zur Freizeit (Sportanlagen, Tiergartenfreibad, Zoo). Ich selbst arbeite im Neuenheimer Feld. Die meisten dieser Menschen die täglich in das INF pendeln kommen aus den Umlandgemeinden. Und dabei ist anzumerken, dass es im Modal Split des INF bereits sehr viele Fahrradfahrten gibt. Am häufigsten mit dem Fahrrad kommen dabei die Studierenden. Aber auch viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nutzen gerne das Fahrrad, es ist schnell, günstig, man bewegt sich an der frischen Luft durch die Natur, es ist gut für die Gesundheit und das Wohlbefinden - viele Vorteile die man gerne mitnimmt! Und dennoch kommen manche Menschen nicht mit dem Fahrrad in das Neuenheimer Feld. Mögliche Gründe sind: 1.) Der Weg ist zu weit. 2.) die persönliche Fitness lässt es nicht zu 3.) die eigene Gesundheit lässt es nicht zu 4.) Kinder oder Patienten müssen transportiert werden</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>

	<p>5.) die Fahrt mit dem Auto wird komfortabler angesehen. Zudem kommen besondere Einschränkungen des Fahrradfahrens auf Grund von Witterung (Regen, Schnee, Glätte) der Tageszeit z.B. nachts (kalt, dunkel) oder der Saison (Herbst, Winter). Der ein oder andere steigt wohl früher oder auch erst später auf ein anderes Verkehrsmittel um, das ist von Mensch zu Mensch unterschiedlich. Wir müssen jedenfalls, wenn wir erreichen möchten, dass weniger Menschen mit dem Auto in das INF fahren, den ÖPNV wesentlich attraktiver gestalten, damit die Menschen freiwillig umsteigen. Ein Zwang auf das Auto zu verzichten, indem z.B. einfach im Verkehrsmodell die Parkgebühren so sehr erhöht werden, dass keiner mehr in das INF fährt, wäre der falsche Weg. Deshalb wurde dies auch im Verkehrsmodell nicht erlaubt. Die Planungsteams sollten im Verkehrsmodell zeigen, dass Sie eine Verbesserung des Verkehrs erzielen können ohne die Parkgebühren massiv zu erhöhen. Für beide Teams gelten daher im Verkehrsmodell die gleichen Parkgebühren, damit bleibt die erzielte Verbesserung im Modell vergleichbar. Alles andere würde zu einer Verzerrung des Wettbewerbes führen. Es müssen Alternativen zum Auto angeboten werden. Heidelberg ist eine Stadt mit Klinikum, Instituten und Universität. Diese Einrichtungen tragen maßgeblich dazu bei, dass es in Heidelberg gute Arbeitsplätze gibt. Und ich wünsche mir auch in Zukunft gute Arbeitsplätze für die Stadt Heidelberg! Und meiner Ansicht nach fahren in Städten Autos. Die Frage ist nur wie viele. Umso besser das Angebot des ÖPNV wird, umso weniger Autos fahren in das INF. Daran sollten wir gemeinsam arbeiten. Ich bin im Übrigen selbst noch nie zu den Hauptverkehrszeiten mit dem Auto in das INF gefahren. Für alle Fälle habe ich einen Regenponcho und nutze bei Wind und Wetter das Fahrrad.</p>	
<p>Campus an den Neckar und Zoo - Naherholung</p>	<p>Die Idee, den Campus näher an den Neckar zu holen, ist super! Das Gelände könnte deutlich aufgewertet werden und somit auch vermehrt der Naherholung der Mitarbeitenden auf dem Campus/den Kliniken und auch den Patienten dienen. Übrigens: Hier spielt auch der Zoo eine wichtige Rolle - die grüne Oase im Neuenheimer Feld darf keinesfalls eingeschränkt werden (die Umlegung ist wohl ein schlechter Scherz - wer soll das zahlen?).</p>	<p>Umland</p>
<p>Klimaschutz ?</p>	<p>Ich kann mehrere der Kommentare nicht verstehen. Wir schlittern in eine weltweite Klimakatastrophe und manche Kommentatoren fordern vor allem Investitionen in den Autoverkehr. Ich bin froh, dass das Masterplanverfahren so umfangreich war und viele Alternativen genau durchgeprüft wurden. Und die Planungsteams haben sich am Ende beide für umweltfreundliche Lösungen entschieden: eine optimale Straßenbahn im Campus, gegen eine 5. Neckarquerung und gegen einen Nordzubringer und gegen Bebauung von Naturflächen. Wenn ich es richtig verstanden habe, mussten die Planungsteams dabei aufgrund einer Vorgabe für das Jahr 2050 sogar mit ungefähr den heutigen Parkgebühren und mit 7100 Parkplätzen rechnen. Und bereits damit lässt sich nach dem Verkehrsgutachten der Autoverkehr und die Staus im Autoverkehr gegenüber 2015 reduzieren. Werden in Zukunft die Parkgebühren erhöht, der öffentliche Verkehr besser, vor allem schneller und der Fahrradverkehr ausgebaut z.B. durch Neckarradbrücken und Radschnellwege, dann geht der Autoverkehr und damit die CO2-Emissionen weiter zurück. Das ist die Aufgabe unserer heutigen Generation. Und da müssen alle mithelfen, auch wenn das Umdenken manchem etwas schwerfällt.</p>	<p>Bergheim</p>

Fuß- und Radwegebrücke	Eine neue Fuß- und Radwegebrücke als direkte Verbindung von Wieblingen ins Neuenheimer Feld, so wie sie das Büro HÖGER in seiner Planung vorsieht, wäre sehr zu begrüßen. Zum einen könnten somit Berufspendler nach Heidelberg, die mit der S-Bahn oder mit dem Auto in Wieblingen ankommen, am S-Bahnhof Pfaffengrund-Wieblingen auf das Fahrrad umsteigen und auf direktem (und schnellem) Wege ins Neuenheimer Feld gelangen und zum zweiten könnten die dortigen Sport- und Freizeitanlagen besser erreicht werden. Positiv ist auch, dass der Eingriff in die Umwelt beim Bau einer Fuß- und Radwegebrücke deutlich geringer ist als der einer Straßen(bahn)brücke. Zudem sind keine Belastungen durch Lärm und Emissionen für die angrenzenden Quartiere zu erwarten.	Wieblingen
Gigantismus versus Lebensqualität für alle ?	Wenn die Institutionen im NF um ca. 80 % Bruttogeschossfläche wachsen wollen, dann führt das automatisch zu einem Mehrverbrauch an Energie, Ressourcen und deutlich mehr CO2 und Verkehr. Man stelle sich vor, die Stadtverwaltung fordere 80 % mehr Gebäudefläche für Ihre zukünftige Arbeit oder die rnv einen Betriebshof, der angesichts der Aufgaben im ÖV, um 80 % größer ausfallen soll. Der Protest allein wegen der Kosten wäre enorm. Der Steuerzahler darf das nämlich alles zahlen. Hier dagegen wird um die Zahl der Stellplätze gestritten. Was für ein Anachronismus. Wenn man das große Ganze betrachtet, möchte die UNI in Zusammenarbeit mit dem Klinikum einen gigantischen neuen Wirtschaftsstandort der life sciences im NF aufbauen. Hier sollen auf Kosten der umliegenden Stadtteile Profite erzielt werden und eine Nachverdichtung stattfinden wie es die Stadt Heidelberg bisher noch nicht gesehen hat. Allein Bergheim wird von einer Blechlawine aus Autos, Fahrrädern, Bussen und Straßenbahnen überrollt werden. Kirchheim wird bei der Linie 26 mit einem 20 min Takt vom Bismarckplatz abgehängt. Die Mittermaier Straße und dann die Berliner Straße werden während der Rush-hour von im 3 Minutentakt abbiegenden Trams blockiert sein. Und die Beteiligten diskutieren über ein paar Stellplätze mehr oder weniger. Was hier mit diesem Masterplanverfahren an Begehrlichkeiten geweckt werden ist in meinen Augen ungeheuerlich und für die angrenzenden Stadtteile inakzeptabel. Die Qualität in Forschung, Lehre und der Medizin macht sich doch nicht am Gigantismus eines Campus fest. Es gibt viele kleinere UNIs, die erfolgreicher sind als Heidelberg. Zum Schluss noch ein Wort zur Äußerung von Frau Höger: „wir waren im Campus gefangen“. Das meint genau den Irrsinn dieses Masterplanprozesses, dass die Planungsteams durch die engen Vorgaben durch alle Projektträger überhaupt nicht ihre Kompetenz, Innovation und Kreativität ausspielen konnten. Der Prozess wäre nur fair gewesen, wenn man möglichst wenig Vorgaben gemacht hätte und die erfahrenen Teams mal hätte machen lassen. Schon allein die Beschränkung auf das Neuenheimer Feld hat maximal flexible Planungsvarianten im Keime erstickt. Bleibt nur zu hoffen, dass der Gemeinderat seine Planungshoheit, in Verantwortung für die am meisten betroffenen Stadtteile, nicht aus den Händen gibt. Die Nebelkerzen unseres Herrn OB Prof. Dr. Würzner mit einem flächendeckenden Tempo 30 km/h und kostenlosem ÖV mögen sich da bald wieder verziehen, um Klarheit zu schaffen zum Wohle aller hier in Heidelberg Lebenden. Vielen Dank für Ihre Geduld und herzliche Grüße von Martin F. aus Hendesse	Handschuhsheim

Campus an den Fluss - Verkehrskonzept	Das Konzept den Campus zum Fluss hin zu öffnen gefällt mir sehr gut, dadurch entstehen neuen Erholungsmöglichkeiten für Besucher:innen, Mitarbeiter:innen und Studierende. Schon jetzt ist der Bereich am Wehrsteg/rotes Haus/ Hundewiese sehr beliebt. Die Verteilung über einen einzigen Hub am VZM ist unterdimensioniert. So bekommt man den Lieferverkehr nicht unter Kontrolle. Da hilft Recherche vor Ort und Nachfrage bei den Nutzern. Ambitioniertes Verkehrskonzept - da muss aber zunächst noch viel Infrastruktur im Umland geschaffen werden, damit das so umgesetzt werden kann. Geplante Radverkehrsschnellstrecken sind schon mit berücksichtigt, da müssen die Kommunen noch nachliefern. P+R wurde in der Vergangenheit schon nicht angenommen, wie kann das jetzt umgesetzt werden, damit es attraktiv wird? Die organisatorische Trennung von Klinikum und Universität muss berücksichtigt werden, besonders was den Lieferverkehr angeht. Der Plan ist nur so gut wie die Infrastruktur, die bereit gestellt wird. Schon heute ist es schwierig Sendungen den richtigen Empfängern zuzuordnen. Dies führt zu unnötigen Wegen für Lieferdienste. Auch Patienten und Besucher:innen finden sich häufig nicht gut zurecht. Die gute Strukturierung in Hauptachsen könnten hier hilfreich sein.	Weitere Stadtteile
Team Höger glaubhaft	Das Team Höger ist bisher am stärksten seiner Linie treu geblieben und somit glaubhafter, dass es seine Pläne auch wirklich so umsetzt. Deshalb würde ich für diesen Vorschlag votieren. Ergänzend zur Stadtplanung denke ich, dass einige universitäre Einrichtungen auch nicht zwingend im Feld bleichen müssten und so ggf. mehr Platz für das Klinikum entstehen würde.	Weitere Stadtteile
Neckarbrücke	Es wäre wünschenswert, wenn es denn eine Brücke geben sollte, diese an die Mannheimer Straße anzuschließen. So wäre der Stadtteil ebenfalls an das Neuenheimer Feld angebunden und würde Wieblingen als Wohnort aufwerten. Den Autobahnanschluss zum Rittel könnte man überdachten bzw begrünen. Hier wäre dem Naturschutz und dem Lärmschutz Rechnung getragen. Das Portal wäre an der Mannheimer Straße offen. Hier könnte eine Kreuzung oder ein Kreisverkehr entstehen. Die Brücke selbst könnte 3 Spuren enthalten. Jeweils zu den Stoßzeiten 2 rein bzw 2 raus. Ein sehr großer Vorteil ist die Verkürzung der Einsatzzeiten für Rettungsdienste, welche sich hierdurch enorm verkürzen würden. Ich finde dies sollte man bedenken.	Wieblingen
Identifikation des Planungsbüros mit dem Masterplan fraglich ...	Es wäre schön, wenn Sie (Team Höger) sich bei der nächsten Gelegenheit auch die Zeit nehmen, die Fragen der Anwesenden zu beantworten, statt die Veranstaltung frühzeitig zu verlassen. Scheinbar liegt Ihnen das Projekt nicht am Herzen wie den Einwohnern Heidelbergs, den Mitarbeitern der Uni und Klinikum etc. Es kommt im Zuge der Bürgerbeteiligung doch darauf an, welchen Input die Bürger von den beiden Büros erhalten. Und auch ob sich die Büros mit der Aufgabe identifizieren.	Neuenheim
Neuenheimer Feld	Ohne Nordzubringer bekommt man den Individualverkehr (Klinik) nicht in den Griff. Und bei einem "Radieschen Tunnel" geht noch nicht mal landwirtschaftliche Anbaufläche verloren. - Wurde alles schon x-mal durchgekau. Lasst die Autos in wirklich großzügig dimensionierten Tiefgaragen mit ausreichend Lade Infrastruktur verschwinden und gestaltet die Oberfläche dafür gefällig.	Wieblingen

Verkehsanbindung völlig ignoriert	Es ist schön, dass der Campus autofrei sein wird und dass mehr Parkplätze am Rande des Campus geschaffen werden. All diese Autos müssen jedoch noch zu diesen Parkplätzen gelangen. Jeden Morgen wird deutlich, dass die Zufahrtsstraßen zum Campus der Hauptengpass sind und dass 1-2 zusätzliche Zufahrtsstraßen für den Autoverkehr dringend erforderlich sind. Eine Fahrradbrücke ist schön, aber sie wird das Problem nicht lösen. Obwohl das Thema neue Zufahrtsstraßen in den letzten Jahren immer wieder angesprochen wurde, wird es in den Plänen ignoriert. Wie ist dies nur möglich?	Weitere Stadtteile
Die Pläne gehen leider an der Realität vorbei	Ich finde es wunderbar, dass sich in den Kommentaren so viele über die fehlende Berücksichtigung der Autoinfrastruktur einig sind. Die Leitung des Verkehrs durch Nadelöhre ist mit Abstand das größte Problem am Verkehrskollaps und in beiden Masterplänen wird nichts getan, um hier weitreichende Lösungen zu bieten. Weiterhin müssen sich jeden Tag Zehntausende Autos über die Neckarbrücke und die Berliner Straße quälen. Ja, es wird vielleicht eine Straßenbahn hinein ins Neuenheimer Feld geben, aber wieso sollte die jemand nutzen, für den aktuell bereits keine geeignete Verbindung in die Berliner Straße selbst existiert? Ja, es wird vielleicht eine Neckarbrücke für Fahrräder geben, aber wem nützt diese genau, außer Personen, die in Wieblingen oder Edingen wohnen? Und möchte man mit dem Auto anfahren und dann die paar Meter über die Brücke laufen, müsste man sein Fahrzeug ja irgendwo abstellen, was nicht ausreichend möglich sein wird. Und direkt nebenan gibt es dann ja auch die Brücke am Wehrsteg, die allein durch ihre zentralere Lage doch sowieso besser ins städtische Wegenetz integriert sein wird. Man muss sich einfach damit abfinden, dass auch in Zukunft das Auto das dominierende Verkehrsmittel zur Anreise ins Neuenheimer Feld sein wird. Daran wird das Zurverfügungstellen halbgarer Alternativen nichts ändern. Ohne eine zusätzliche, an den Autobahnzubringer angebundene Neckarquerung oder eine Nordzuführung wird sich am Verkehrsaufkommen in dem Bereich leider nicht viel ändern.	Umland
Fahrradbrücke nach Wieblingen - JA-bitte	Eine Fahrradbrücke nach Wieblingen fördert die umweltfreundliche Fortbewegung mit großer Sicherheit! Sowohl in Richtung Mannheim als auch in Richtung Campus. Eine Alternative, die weniger Eingriff in die Natur bei den Bauarbeiten bräuchte, wäre, die Autobahnbrücke mit einer Fahrrad- und Fussgängerbrücke zu ergänzen, aber ich hab schon gehört, dass das wohl sehr kompliziert ist, weil die in Bundesbesitz ist... Unglaublich, wie einfach Bürokratie Dinge erschweren kann... Handschuhsheimer Feld nicht weiter bebauen finde ich wichtig - und ÖPNV ausbauen und PKW zu reduzieren - top Arbeit!	Handschuhsheim
Erschließung / Vekehr	Sehr geehrte Damen und Herrn, beide Entwürfe gefallen mir gut. Die Verkehrstechnische Erschließung für den Idividalverkehr finde ich bei beiden Entwürfen nicht gelungen. Im Interesse der Bewohner der Dossenheimer Landstraße, Berliner Straße und Bergheims schalg ich vor, einen Feldweg vom Dossenheimer Autobahnzubringer durchs Feld im Einbahnstraßenbetrieb jeweils temporär zu öffnen. Morgens ca. 1,5-2h von Nord nach Süd. Nachmittags in umgekehrter Richtung. Neben mehr Lebensqualität in den Stadtteilen wird dies auch zu weniger Staus führen. Mir Freundlichen Grüßen, Björn Burger	Handschuhsheim

Anbindung der Autobahn	Vielleicht habe ich es übersehen, aber wie wird mit den tausenden Individualverkehrsteilnehmern umgegangen, die mit ihren E-Autos über die Autobahn zu ihrem Arbeitsplatz oder zu ihrem Ambulanzbesuch oder zum Patientenbesuch anreisen?	Umland
Verkehrskonzept auf Region ausweiten	Liebe Entwerfende, liebe Gemeinderatsmitglieder, die Entwürfe sind gut, aber sie zeigen auf ein großes Problem in unserer Region auf. Viele Gemeinden schauen bei verkehrspolitischen Entscheidungen nur auf ihre eigenen Probleme. Die regionalen Verkehrsprobleme aber bleiben außen vor. So ist das Einpendeln nach Heidelberg mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad immer noch vergleichsweise unattraktiv, was zu großen Verkehrsbelastungen in Heidelberg führt. Bitte treten Sie mit den Umlandgemeinden in Dialog um dieses Problem zu lösen und denken Sie auch an attraktive Verbindungen in der eigenen Stadt! Die Heidelbergerinnen und Heidelberger nehmen gerne das Fahrrad und die Bahn, aber teilweise ist der ÖPNV nicht wettbewerbsfähig! Zum Beispiel ist die Verbindung aus Eppelheim und Pfaffengrund ins Neuenheimer Feld bleibt sehr unattraktiv, obwohl das Problem sich mit einer einfachen Verlegung der Linie 21 an den Hbf Süd lösen ließe. Aber noch wichtiger, wirken Sie auf Sandhausen, Plankstadt, Schwetzingen, Dossenheim, Ladenburg etc ein um attraktive Verbindungen, am besten per Straßenbahn und S-Bahn zu ermöglichen. Eine kleine Schienenkurve würde z.B. direkte S-Bahnen von Schwetzingen, Oftersheim und Hockenheim ermöglichen. Vergessen Sie auch nicht, nach attraktiven Verbindungen zu den S-Bahn Stationen zu fragen (im Notfall per Elektroroller). Nur wenn wir mit den Umlandgemeinden an einem Strang ziehen können wir Heidelberg vom Verkehr entlasten. Sonst bleibt uns nur die Citymaut, und diese wird ihre Wirkung zwar nicht verfehlen, aber auch für viel Unmut sorgen! Vielen Dank!	Weitere Stadtteile
Verkehrsanbindung Klinik / Zoo	Grundsätzlich begrüße ich jede Idee, Individualverkehr so weit wie möglich auf den ÖPNV umzuleiten. Jedoch sehe ich bei den vorgestellten Konzepten nicht, wie das umgesetzt werden soll. Wo befindet sich ein ausreichend großer Park & Ride-Platz, für die große Anzahl der Beschäftigten, die täglich aus dem Umland ins Neuenheimer Feld pendeln? Und die vielen Besucher von Kliniken, wo parken sie? Was ist mit den Familien, die oft mit zwei oder noch mehr kleinen Kindern den Zoo besuchen? Solange keine ausreichenden Maßnahmen ergriffen werden, einen großen Park&Ride-Parkplatz mit direkter Anbindung an den ÖPNV ins NF einzurichten, dürfen keine Parkmöglichkeiten reduziert werden.	Umland
Verkehr	Die Entwürfe berücksichtigen leider in keiner adäquaten Weise die Verkehrssituation. Für Leute, die nur einmal im Jahr einen Wanderausflug ins Feld machen, mag das alles ok sein. Für Patienten und Mitarbeiter ist dies jedoch eine Katastrophe. Die Mitarbeiter müssen täglich zur Arbeit. Es kommen viele überregionale Patienten mit dem Auto. Dazu kommen auch viele Mitarbeiter aus dem Umland. Auch die aktuelle Verkehrssituation ist bereits schon eine Katastrophe, aber wenn es noch schlimmer wird, dann wird die Bindung sowie Gewinnung von Personal zukünftig noch schwieriger. Es gibt genügend Alternativen zum Arbeiten.	Weitere Stadtteile

Höger verdichtet mehr als	Höger verdichtet mehr als Astoc, die Pläne scheinen mir aber auch etwas detailreicher. Bei Höger wird zumindest soetwas ähnliches wie eine Neckar Einbindung .... zwischen zoo und Wehr gemacht. Das könnte sogar noch grösser werden. Bei Astoc sieht man nichts davon, da wird kaum etwas konkretes geplant. Wenn wir schon keine Stadt am Fluss bekommen, dann vielleicht wenigstens Uni am Fluss? Hier sehe ich Vorteile für Högers Entwurf	Wieblingen
Lernen von Bordeaux	Das die Strassenbahn den Campus teilt oder verletzte durchgeschüttelt werden ist humbug. Diese Personen sollten mal nach Bordeaux fahren. Hier ist die Strassenbahn vollkommen integriert. Keine Oberleitungen und die Bahn fährt direkt über den Opernplatz, die Gleise verschwinden unter der Pflasterung, wenn kein Zug fährt ist alles eine wunderschöne durchgehende Fläche. Geht alles, man muss es nur wollen.....	Weitere Stadtteile
Nachhaltige Erschließungsplanung	Das Büro Höger setzt noch stärker als ASTOC auf Nachhaltigkeit bei der Inanspruchnahme neuer Flächen und nutzt daher ausschließlich bestehende Freiflächen im bestehenden Campus-Areal. So werden die vielzitierten kurzen Wege geschaffen, die den Campus jetzt schon auszeichnen und die Zusammenarbeit von Wissenschaftler*innen fördern. Höger setzt auch stark auf eine umweltfreundliche Verkehrserschließung des Campus mit der Ringlinie einer zukünftigen Straßenbahn. Klar ist jedoch, dass der tägliche Pendlerverkehr stark reduziert werden muss, um endlich den Stadtteil Bergheim-West zu entlasten, der z.Zt. die Hauptlast dieser Verkehrsströme tragen muss. Dazu müssen die Umlandgemeinden unbedingt quellnahe P+R-Anlagen einrichten. Angesichts der geplanten Fuß - und Radbrücke zwischen Ernst-Walz-Brücke und dem Wehrsteg ist eine zusätzliche Verbindung von Wieblingen aus nicht erforderlich und würde das FFH-Gebiet „Unterer Neckar“ empfindlich beeinträchtigen. Weniger naturbelastend wäre stattdessen eine weitere Querung für Radfahrer in Höhe der A5-Autobahnbrücke.	Weitere Stadtteile
Kein Eingriff in das Naturschutzgebiet	Eine Brücke durch das Naturschutzgebiet „Alt-Neckar“ ist ein absolutes No-Go. Das kann keiner ernsthaft wollen, nicht einmal die Bergheimer. Da geht es auch nicht darum, dass jeder Stadtteil sein Päckchen zu tragen hat. Die Natur muss bei diesen Spielchen außen vor und unbedingt geschützt bleiben. Dass Astoc keine Brücke mehr vorsieht, ist toll. Warum die Querung jetzt bei Höger als Fuß- und Radbrücke auftaucht, kann ich nicht nachvollziehen. Jede Art von Brücke zerstört das Naturschutzgebiet. Davon abgesehen war der Standort für eine MIV Brücke als Anbindung an den Rittel und die Umgehungsstraße geplant. Für eine reine Rad- und Fussbrücke macht der ursprüngliche Standort überhaupt keinen Sinn mehr. Wer soll diese Brücke denn nutzen? Und als Park and Ride Brücke: wo sollen die Autos denn parken? Wenn überhaupt, dann würde eine Brücke als Verlängerung der Ludwig-Guttman-Straße Sinn machen mit parken in der SRH. Aber auch das ist im Hinblick auf den unverhältnismäßigen Eingriff in die Natur abzulehnen.	Wieblingen
Der Plan vom Büro Höger	Der Plan vom Büro Höger gefällt mir, da das Straßenbahnkonzept stimmig ist, der Hühnerstein nicht bebaut wird und die Planung einer 5.Neckarbrücke jetzt hoffentlich für immer vom Tisch ist.	Wieblingen

<p>Stellungnahme des BUND und de LNV (Landesnatur-schutzverband)</p>	<p>Stellungnahme der BUND-Ortsgruppe Heidelberg-Wieblingen und der BUND-Kreisgruppe im Namen des BUND-Landesverbandes Baden-Württemberg e.V. und des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg e.V. (LNV) zu den Entwürfen der Planungsbüros Astoc und Höger für den Masterplan Neuenheimer Feld/ Neckarbogen Der BUND begrüßt, dass nun zwei Entwürfe vorliegen, die 1. sich am Bestand der Bebauung im Neuenheimer Feld orientieren. Das ist eine am Klimaschutz ausgerichtete Planung und damit zeitgemäß . 2. sich auch bei der konkreten Ausgestaltung der Pläne weitgehend um Nachhaltigkeit und Klimaneutralität bemühen. 3. durch Fakten (zahlreiche Gutachten und Vorprüfungen) auf ihre Wirkung geprüft sind: zu erwartende Auswirkungen eines (jeden) Brückenbaus durch das Naturschutz- und FFH-Gebiet (Vorprüfung) CO2-Bilanz, Änderung der PKW-Zahlen und -fahrten im Neuenheimer Feld, Auswirkungen eines Brückenbaus durch das Naturschutz- und FFH-Gebiet (Vorprüfung) usw. . Die BUND kritisiert, 1. dass der Entwurf des Büros Höger die Naturschutzgesetze und FFH-Richtlinien nicht berücksichtigt, die besagen, dass in Naturschutzgebieten nicht gebaut werden darf und plant eine Fuß- und Radbrücke mitten durch das NSG Altnecker Heidelberg-Wieblingen. Dies ist im konkreten Fall nicht durch übergeordnete Notwendigkeiten gerechtfertigt, da das Verkehrsgutachten gegenüber anderen Verkehrsvarianten ohne Brücke keine Vorteile an gefahrenen km oder CO2-Ausstoß bringt. Sollte eine Brücke, auch diese Fuß- und Radbrücke über den Neckar tatsächlich Eingang in den Masterplan Neuenheimer Feld finden, erwägen wir, rechtlich dagegen vorzugehen. 2. dass das Büro Höger am Bahnhof Pfaffengrund Wieblingen einen Mobilitäts-HUB plant, der keinen sinnvollen Anschluss an die Verkehrsgestaltung in Wieblingen und in der Stadt hat. 3. dass das Büro Astoc keine Mehrfachnutzung von Gebäuden (Hörsälen u.a.) vorsieht. Die BUND regt an, 1. dass endlich quellnahe P+R-Anlagen in den Umlandgemeinden auch ins Heidelberger Bewusstsein gerückt werden müssen, denn alle Stadtteil haben ja das gleiche Interesse: Weniger vom Auto-Verkehr zum und vom Neuenheimer Feld. 2. den Flächenbedarf von Universität und Kliniken zu überprüfen. Ein Umzug von Kliniken von außerhalb des Neuenheimer Feldes in den Campus ist entspricht weder einer klimagerechten Planung. noch ist sie aus finanziellen Gründen zu rechtfertigen. Auch zukünftige Effekte der von Home-Office und digitaler Lehre und die damit verbundenen Verminderung der Wachstumsprognosen der Universität sollten berücksichtigt werden. 3. Beton zu verwenden, der CO2-arm produziert wurde 4. Fassadenbegrünung und Solarzellen auf den Dächern und Fassaden auszuweiten 5. die klimatische Auswirkung der Entwürfe im Campus und in den angrenzenden Stadtteilen zu prüfen. Heidelberg, den 06.10.2021 Dr. Re-gine Buyer (BUND Heidelberg); Gerhard Kaiser (LNV, AK Rhein-Neckar, Heidelberg, Mannheim)</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
<p>Spontan mit Kindern zum Zoo</p>	<p>Speziell Familien mit Kindern und Freizeitausflügler nutzen bei längerer Anreise für spontane Ausflugsziele wie beispielsweise den Zoo-besuch eher den PKW. Es sollte auch an diesen Personenkreis gedacht werden und nicht nur an die Personen, die Mo - Fr mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit oder mit dem Fahrrad zur Uni fahren. Das Neuenheimer Feld sollte auch am Wochen-ende attraktiv für den Tourismus und speziell für Zoobesucher bleiben. Dazu zählt eben auch die Erreichbarkeit mit individual-Fahrzeu-gen. Wenn wir alle zwingen mit Bus und BAhn zu fahren, wird der Zoo sicher darunter mit Einbußen bei den Besuchern leiden - für Hei-delberg wäre dies ebenfalls ein Verlust.</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>

Ein verkehrstechnisches Desaster	Wo bleiben die Ideen, das Verkehrsproblem im Neuenheimer Feld und den zubringenden Straßen aus Richtung Dossenheim und Bergheim zu lösen? Außer einem Straßenbahnring, der 2016 schon geplant war und krachend gescheitert ist, gibt es nichts.... Wo sind die kreativen, mutigen Lösungen? Wo sind die Mindest-Anforderungen wie P&R-Parkplätze am Stadtrand, Shuttle-Services zu den Hauptstoßzeiten oder eine zusätzliche Fußgänger- und Radbrücke? Die mehrere Millionen Euro, die das Masterplanverfahren kostet, hätte man sich sparen können. Was bis jetzt dabei herausgekommen ist, ist ein Armutszeugnis für Heidelberg. Es scheint so, als ob die Argumente einiger Interessenverbände (Wieblinger Bürger, Tomatenzüchter und Kleingärtner) weitaus mehr gewichtet werden als die Interessen von Uniklinikum, Universität etc. Das Klinikum und die übrigen medizinisch-wissenschaftlichen Institute sind ja keine Vergnügungsstätten, sondern hier arbeiten über 20.000 Menschen. Alleine das Klinikum hat eine Million ambulante Patienten im Jahr. Krankenversorgung, Forschung und Lehre, die hier betrieben wird, kommt allen Menschen zu Gute. Prestigeobjekte wie der Radschnellweg zwischen Mannheim und Heidelberg werden die Probleme nicht lösen. Wenn es mit dem Masterplanverfahren nicht gelingt, das Thema Verkehr auch nur halbwegs zu lösen, hat sich nichts, aber auch gar nichts geändert für die Mitarbeiter von Klinikum, DKFZ, NCT usw.	Umland
Temporäre P&R-Plätze	Wir haben genau zwei Möglichkeiten: Entweder wir akzeptieren weiterhin die unerträgliche Verkehrssituation in der Dossheimer Landstraße und in Bergheim oder wir akzeptieren temporäre stadtnahe P&R-Plätze mit ausreichender Kapazität und staufreier schneller Anbindung an den Campus. Warum temporär? So lange die Region nicht durch neue Formen des Öffentlichen Verkehrs in enger Taktfolge bzw. kontinuierlich (wie es die Hochbahn ermöglicht) angebunden ist, sollte den notgedrungen mit dem Auto Pendelnden die Möglichkeit eingeräumt werden ins Parkhaus zu fahren bevor sie sich in den Stau stellen. Warum innovative Verkehrsträger? Die Nochmit-dem-Auto-Pendelnden werden erst dann auf den ÖV umsteigen, wenn der Komfort dem des Autos entspricht oder diesen übertrifft. Forum Mobilität innerhalb des Vereins Urban Innovation Albrecht Kern (wie auch die beiden Beiträge direkt hier obendrüber)	Weitere Stadtteile
5. Neckarquerung als Radbrücke ist super	Natürlich ist jede Form der Neckarquerung und überhaupt jeder Neubau in diesem Land ein Eingriff in die Natur - dann muss das aber doch mitten in einem Ballungsraum möglich sein und dann bitteschön doch an dieser Stelle lieber als Radbrücke denn als Autobrücke! Es ist doch ein Witz, dass man aus Wieblingen die beiden direkt am anderen Flussufer liegenden Stadtteile N-heim und H-heim nicht erreicht, ohne zu Schwimmen oder selbst zu Fuß den Umweg übers Wehr oder die Walz-Brücke zu nehmen! Wenn wir aus der Sicht der Flora und Fauna an den Neckarufern eine Gesamtschau machen und davon ausgehen, dass eine solche Rad- und Fußgängerbrücke wenigstens ein paar hundert Autofahrten durch die Stadt pro Tag erspart, würden die Tiere sich da nicht freuen? Mal ganz abgesehen von einer sinnlichen Betrachtung: Wie schön wird es sein, zu Fuß den Altneckar zu überqueren, mal mitten auf der Brücke stehenzubleiben und die Natur unten in den Auen zu beobachten und sich nahezubringen?	Wieblingen
Höger setzt konsequent auf Klimaschutz	Die Präsentation der Entwürfe hat gezeigt, wie wichtig und richtig es war, dass mit Höger das Büro im Rennen geblieben ist, das als einziges von Anfang an konsequent auf die Verkehrswende und eine nachhaltige, flächenschonende Entwicklung im NHF gesetzt hat.	Wieblingen

Ein Schelm, wer Böses dabei denkt, dass Uni, ("Klimahaupt")Stadt und ("grün" regiertes) Land ausgerechnet dieses Büro mit allen sauberen und unsauberen Tricks versucht haben, aus dem weiteren Verfahren auszuschließen. Die Präsentation der jetzigen Entwürfe zeigt, dass entgegen der Behauptungen von Uni und Land und eines irrsinnigen, geforderten Flächenzuwachses weder eine weitere Betonorgie für das Auto noch ein weiterer Flächenfraß ins Handschuhheimer Feld nötig ist. Auch die Befürworter der Ringbahn auf der 2016 von der Uni verhinderten Trasse bekommen eindrucksvoll bestätigt, dass es keine sachlichen Gründe für eine Ablehnung der Straba durch die Uni oder andere Institute im Feld gibt. Bleibt noch zu hoffen, dass die völlig unsinnigen und kontraproduktiven Vorgaben durch die Projektträger (7.100 PKW-Stellplätze und praktisch gleichbleibend billige Parikplätze) in der Zukunft korrigiert werden. Die Anzahl an Parkplätzen muss wie von Höger vorgesehen konsequent möglichst nahe Null reduziert werden und Parkplätze müssen deutlich teurer als ein Job-Ticket werden, damit Anreize gesetzt werden, den dann hoffentlich leistungsfähigen ÖPNV zu nutzen. Nur so wird Heidelberg seine Klimaziele erreichen können und die Lebensqualität in allen Heidelberger Stadtteilen erhöht werden.

Titel	Kommentartext	Inhalt des übergeordneten Beitrags	Stadtteil
Da hat jemand nur Beton im Kopf	Was für eine Horrorvorstellung. Solche Betonmonster haben vielleicht noch in den 1970er Jahren gepasst, heute mit Klimawandel, Flächenknappheit und Artensterben ist das nur noch peinlich. Da helfen auch "begrünte Autobahnanschlüsse" nichts. Was soll dort bitteschön leben? Gefallen hat mir die Verkürzung, die enorm verkürzen würde.	Es wäre wünschenswert, wenn es denn eine Brücke geben sollte, diese an die Mannheimer Straße anzuschließen. So wäre der Stadtteil ebenfalls an das Neuenheimer Feld angebunden und würde Wieblingen als Wohnort aufwerten. Den Autobahnanschluss zum Rittel könnte man überdachten bzw begrünen. Hier wäre dem Naturschutz und dem Lärmschutz Rechnung getragen. Das Portal wäre an der Mannheimer Straße offen. Hier könnte eine Kreuzung oder ein Kreisverkehr entstehen. Die Brücke selbst könnte 3 Spuren enthalten. Jeweils zu den Stoßzeiten 2 rein bzw 2 raus. Ein sehr großer Vorteil ist die Verkürzung der Einsatzzeiten für Rettungsdienste, welche sich hierdurch enorm verkürzen würden. Ich finde dies sollte man bedenken.	Wieblingen

Antwort	Frau Höger und Herr Luca Urbani mussten die öffentliche Veranstaltung ein wenig früher verlassen, um die letzte Bahn nach Zürich (Schweiz) zu erreichen.	Es wäre schön, wenn Sie (Team Höger) sich bei der nächsten Gelegenheit auch die Zeit nehmen, die Fragen der Anwesenden zu beantworten, statt die Veranstaltung frühzeitig zu verlassen. Scheinbar liegt Ihnen das Projekt nicht am Herzen wie den Einwohnern Heidelbergs, den Mitarbeitern der Uni und Klinikum etc. Es kommt im Zuge der Bürgerbeteiligung doch darauf an, welchen Input die Bürger von den beiden Büros erhalten. Und auch ob sich die Büros mit der Aufgabe identifizieren.	Weitere Stadtteile
15 Minuten früher zu gehen,	15 Minuten früher zu gehen, bei einer halben Stunde Fragezeit für die Bürger im Zuge einer Bürgerbeteiligung, nur damit man am gleichen Abend zu Hause ist... Das ist doch Aussage genug!!! Da frage ich mich auch, kann man in Heidelberg nicht übernachten. Da hätte auch ich etwas mehr Engagement erwartet.	Es wäre schön, wenn Sie (Team Höger) sich bei der nächsten Gelegenheit auch die Zeit nehmen, die Fragen der Anwesenden zu beantworten, statt die Veranstaltung frühzeitig zu verlassen. Scheinbar liegt Ihnen das Projekt nicht am Herzen wie den Einwohnern Heidelbergs, den Mitarbeitern der Uni und Klinikum etc. Es kommt im Zuge der Bürgerbeteiligung doch darauf an, welchen Input die Bürger von den beiden Büros erhalten. Und auch ob sich die Büros mit der Aufgabe identifizieren.	Handschuhsheim
Warum unehrlich ?	Es ist schade, dass diese Möglichkeit der Bürgerbeteiligung auch für unehrliche Kommentare genutzt wird. Genau derselbe Kommentar wurde auch zu Team Astoc 2 Minuten vorher abgegeben. Der Kommentator hier wohnt angeblich in Wieblingen, bei Team Astoc wohnt er angeblich in Handschuhsheim...	Ohne Nordzubringer bekommt man den Individualverkehr (Klinik) nicht in den Griff. Und bei einem "Radieschen Tunnel" geht noch nicht mal landwirtschaftliche Anbaufläche verloren. - Wurde alles schon x-mal durchgekauft. Lasst die Autos in wirklich großzügig dimensionierten Tiefgaragen mit ausreichend Ladeinfrastruktur verschwinden und gestaltet die Oberfläche dafür gefällig.	Weitere Stadtteile
Problem erkannt, bei Lösung versagt	Sie haben richtig erkannt, dass die P&R-Parkplätze das Problem des zu vielen Autoverkehrs nur verlagern. Leider haben sie daraus den falschen Schluss gezogen, nämlich die Verlagerung der Verlagerung des Problems. Autos sollten gar nicht bis an die Peripherie Heidelbergs gelangen. Wenn P&R-Parkplätze, dann möglichst quellenah am nächsten ÖPNV-Anschluss.	Es ist schön, dass der Campus autofrei sein wird und dass mehr Parkplätze am Rande des Campus geschaffen werden. All diese Autos müssen jedoch noch zu diesen Parkplätzen gelangen. Jeden Morgen wird deutlich, dass die Zufahrtsstraßen zum Campus der Hauptengpass sind und dass 1-2 zusätzliche Zufahrtsstraßen für den Autoverkehr dringend erforderlich sind. Eine Fahrradbrücke ist schön, aber sie wird das Problem nicht lösen.	Wieblingen

		Obwohl das Thema neue Zufahrtsstraßen in den letzten Jahren immer wieder angesprochen wurde, wird es in den Plänen ignoriert. Wie ist dies nur möglich?	
Öffentlichen Verkehr stärken!	Aus meiner Sicht ist dies die falsche Herangehensweise. Gerade weil das Auto abgelöst werden muss, sollten die anderen Verkehrsträger priorisiert werden. Zum Beispiel durch mehr S-Bahnverbindungen ins Umland (z.B. Schwetzingen, Oftersheim, Hockenheim) und natürlich auch mehr Nachtverbindungen. Heidelberg leidet jetzt schon unter dem ganzen Umlandverkehr, weil sich die Gemeinden außerdem gegen vernünftige Verkehrskonzepte sperren (Ablehnung der Straßenbahn in Sandhausen und Plankstadt) und Anbindung der S-Bahn innerorts oft mangelhaft ist.	Ich finde es wunderbar, dass sich in den Kommentaren so viele über die fehlende Berücksichtigung der Autoinfrastruktur einig sind. Die Leitung des Verkehrs durch Nadelöhre ist mit Abstand das größte Problem am Verkehrskollaps und in beiden Masterplänen wird nichts getan, um hier weitreichende Lösungen zu bieten. Weiterhin müssen sich jeden Tag Zehntausende Autos über die Neckarbrücke und die Berliner Straße quälen. Ja, es wird vielleicht eine Straßenbahn hinein ins Neuenheimer Feld geben, aber wieso sollte die jemand nutzen, für den aktuell bereits keine geeignete Verbindung in die Berliner Straße selbst existiert? Ja, es wird vielleicht eine Neckarbrücke für Fahrräder geben, aber wem nützt diese genau, außer Personen, die in Wieblingen oder Edingen wohnen? Und möchte man mit dem Auto anfahren und dann die paar Meter über die Brücke laufen, müsste man sein Fahrzeug ja irgendwo abstellen, was nicht ausreichend möglich sein wird. Und direkt nebenan gibt es dann ja auch die Brücke am Wehrsteg, die allein durch ihre zentralere Lage doch sowieso besser ins städtische Wegenetz integriert sein wird. Man muss sich einfach damit abfinden, dass auch in Zukunft das Auto das dominierende Verkehrsmittel zur Anreise ins Neuenheimer Feld sein wird. Daran wird das Zurverfügungstellen halbgarer Alternativen nichts ändern. Ohne eine zusätzliche, an den Autobahnzubringer angebundene Neckarquerung oder eine Nordzuführung wird sich am Verkehrsaufkommen in dem Bereich leider nicht viel ändern.	Weitere Stadtteile
Vielleicht an ihrer Realität	Sie scheinen nicht nur was die Kommentare hier angeht in einer Parallelwelt zu leben, auch sonst scheint ziemlich viel an ihnen vorbei gegangen zu sein. Klimawandel und Flächenverbrauch (im Falle von Hand-	Ich finde es wunderbar, dass sich in den Kommentaren so viele über die fehlende Berücksichtigung der Autoinfrastruktur einig sind. Die Leitung des Verkehrs durch Nadelöhre ist mit Abstand das größte Problem am Verkehrskollaps und in beiden Masterplänen wird nichts getan, um hier	Wieblingen

	<p>schuhsheim von besten landwirtschaftlichen Flächen) sind für sie offenbar kein Problem. Auch die Möglichkeit, Alternativen zu den 2 Tonnen Blech, die für 80 kg Mensch beim Auto bewegt werden müssen, scheinen ihnen unbekannt zu sein. Von daher sind nicht die Planungen an der Realität vorbei, sondern sie bilden hier nicht die tatsächliche Realität ab. Abfinden muss man sich mit gar nichts, billige Parkplätze und generell eine Subvention des Autoverkehrs auf Kosten der Allgemeinheit und der Umwelt sind keine Naturgesetze, sondern Folge von politischen Entscheidungen. Diese kann man ändern und der Masterplan ist hier zum Glück auf einem guten Weg. Dank dem Engagement vieler Bürger. Und diese werden auch verhindern, dass der Beton gewordene Alptraum der Auto-Fetischisten Realität wird.</p>	<p>weitreichende Lösungen zu bieten. Weiterhin müssen sich jeden Tag Zehntausende Autos über die Neckarbrücke und die Berliner Straße quälen. Ja, es wird vielleicht eine Straßenbahn hinein ins Neuenheimer Feld geben, aber wieso sollte die jemand nutzen, für den aktuell bereits keine geeignete Verbindung in die Berliner Straße selbst existiert? Ja, es wird vielleicht eine Neckarbrücke für Fahrräder geben, aber wem nützt diese genau, außer Personen, die in Wieblingen oder Edingen wohnen? Und möchte man mit dem Auto anfahren und dann die paar Meter über die Brücke laufen, müsste man sein Fahrzeug ja irgendwo abstellen, was nicht ausreichend möglich sein wird. Und direkt nebenan gibt es dann ja auch die Brücke am Wehrsteg, die allein durch ihre zentralere Lage doch sowieso besser ins städtische Wegenetz integriert sein wird. Man muss sich einfach damit abfinden, dass auch in Zukunft das Auto das dominierende Verkehrsmittel zur Anreise ins Neuenheimer Feld sein wird. Daran wird das Zurverfügungstellen halbgarer Alternativen nichts ändern. Ohne eine zusätzliche, an den Autobahnzubringer angebundene Neckarquerung oder eine Nordzuführung wird sich am Verkehrsaufkommen in dem Bereich leider nicht viel ändern.</p>	
<p>Dem schließe ich mich völlig</p>	<p>Dem schließe ich mich völlig an. Gerade durch die veränderten Linienführungen der Straßenbahnen von Eppelheim und Wieblingen ist das Fahrrad aus dieser Richtung ein wichtiges Verkehrsmittel. Eine Fahrradbrücke würde viele Autofahrten aus diesen Stadtteilen vermeiden.</p>	<p>Eine Fahrradbrücke nach Wieblingen fördert die umweltfreundliche Fortbewegung mit großer Sicherheit! Sowohl in Richtung Mannheim als auch in Richtung Campus. Eine Alternative, die weniger Eingriff in die Natur bei den Bauarbeiten bräuchte, wäre, die Autobahnbrücke mit einer Fahrrad- und Fussgängerbrücke zu ergänzen, aber ich hab schon gehört, dass das wohl sehr kompliziert ist, weil die in Bundesbesitz ist... Unglaublich, wie einfach Bürokratie Dinge erschweren kann... Handschuhsheimer Feld nicht weiter bebauen finde ich wichtig - und ÖPNV ausbauen und PKW zu reduzieren - top Arbeit!</p>	<p>Handschuhsheim</p>

<p>Noch mehr Versiegelung?</p>	<p>Lieber Herr Burger, ich kann Ihre Meinung gut verstehen. Die Stadtteile leider sehr unter der Belastung. Nur kann eine Straße die am Tag nur für einige Stunden genutzt wird, nicht die Lösung sein. Die Versiegelung und die Baustoffe würden nicht nur sehr viel Geld kosten, sondern wären auch aus Umweltschutzgründen fatal. Lieber P+R bauen und die Straßenbahn nehmen (oder besser noch die Bus, Bahn und S-Bahn Verbindung weiter verbessern). Mit einer Citymaut könnte Heidelberg die Pendler*innenströme effektiv eindämmen. Die Fehlentscheidungen wurden im Umland gemacht (z.B. Eingleisigkeit der OEG in Dossenheim) und sollten dort auch gelöst werden. Es können nicht die Handschuhsheimer Bauern und das Klima dafür büßen!</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herrn, beide Entwürfe gefallen mir gut. Die Verkehrstechnische Erschließung für den Individualverkehr finde ich bei beiden Entwürfen nicht gelungen. Im Interesse der Bewohner der Dossheimer Landstraße, Berliner Straße und Bergheims schalg ich vor, einen Feldweg vom Dossheimer Autobahnzubringer durchs Feld im Einbahnstraßenbetrieb jeweils temporär zu öffnen. Morgens ca. 1,5-2h von Nord nach Süd. Nachmittags in umgekehrter Richtung. Neben mehr Lebensqualität in den Stadtteilen wird dies auch zu weniger Staus führen. Mir Freundlichen Grüßen, Björn Burger</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
<p>Kein Nordzubringer light</p>	<p>Ihr Vorschlag ist nichts anderes als ein "Nordzubringer light". Wenn man diese Büchse der Pandora erstmal öffnet, werden Uni, Institute, Stadt und Land schon dafür sorgen, dass es nicht bei der light-Version bleibt. Deshalb kein Autoverkehr ins Handschuhsheimer Feld.</p>	<p>Sehr geehrte Damen und Herrn, beide Entwürfe gefallen mir gut. Die Verkehrstechnische Erschließung für den Individualverkehr finde ich bei beiden Entwürfen nicht gelungen. Im Interesse der Bewohner der Dossheimer Landstraße, Berliner Straße und Bergheims schalg ich vor, einen Feldweg vom Dossheimer Autobahnzubringer durchs Feld im Einbahnstraßenbetrieb jeweils temporär zu öffnen. Morgens ca. 1,5-2h von Nord nach Süd. Nachmittags in umgekehrter Richtung. Neben mehr Lebensqualität in den Stadtteilen wird dies auch zu weniger Staus führen. Mir Freundlichen Grüßen, Björn Burger</p>	<p>Wieblingen</p>
<p>Richtig übersehen, weil nicht mehr da</p>	<p>Sie haben sie übersehen, weil sie nicht mehr da sind. Bei entsprechenden Rahmenbedingungen und einem Ausbau des Umweltverbundes wird sich die Anzahl an Autofahrern drastisch reduzieren. Und in der Stadt hat ein Auto nichts zu suchen, egal ob Diesel-Stinker oder E-Auto. Auch E-Autos nehmen knappen Platz weg, sorgen mit Reifenabrieb etc. für Feinstaub und erzeugen Lärm beim Fahren.</p>	<p>Vielleicht habe ich es übersehen, aber wie wird mit den tausenden Individualverkehrsteilnehmern umgegangen, die mit ihren E-Autos über die Autobahn zu ihrem Arbeitsplatz oder zu ihrem Ambulanzbesuch oder zum Patientenbesuch anreisen?</p>	<p>Wieblingen</p>

<p>Eine kleine Schienenkurve ...</p>	<p>Jede Auswertung zeigt / würde zeigen, dass Pendler aus Schwetzingen, Hockenheim, Brühl ... überwiegend mit dem Auto nach Heidelberg kommen. Deshalb ist diese Schienenkurve, die direkte und schnellere S-Bahn-Verkehrs ermöglichen würde so wichtig ist. Warum werden solche Modal-Split-Auswertungen von Pendler-Strömen nicht veröffentlicht? Die Verkehrsmodelle ermöglichen solche Auswertungen. Den Planern sind die Daten und die Kalibrierung der Modelle jedoch zu wackelig und sie würden sich der Kritik aussetzen! Warum macht man dann keine Erhebungen, um zu tragfähigen Datengrundlagen zu gelangen. Albrecht Kern/ Forum Mobilität im Verein Urban Innovation</p>	<p>Liebe Entwerfende, liebe Gemeinderatsmitglieder, die Entwürfe sind gut, aber sie zeigen auf ein großes Problem in unserer Region auf. Viele Gemeinden schauen bei verkehrspolitischen Entscheidungen nur auf ihre eigenen Probleme. Die regionalen Verkehrsprobleme aber bleiben außen vor. So ist das Einpendeln nach Heidelberg mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad immer noch vergleichsweise unattraktiv, was zu großen Verkehrsbelastungen in Heidelberg führt. Bitte treten Sie mit den Umlandgemeinden in Dialog um dieses Problem zu lösen und denken Sie auch an attraktive Verbindungen in der eigenen Stadt! Die Heidelbergerinnen und Heidelberg nehmen gerne das Fahrrad und die Bahn, aber teilweise ist der ÖPNV nicht wettbewerbsfähig! Zum Beispiel ist die Verbindung aus Eppelheim und Pfaffengrund ins Neuenheimer Feld bleibt sehr unattraktiv, obwohl das Problem sich mit einer einfachen Verlegung der Linie 21 an den Hbf Süd lösen ließe. Aber noch wichtiger, wirken Sie auf Sandhausen, Plankstadt, Schwetzingen, Dossenheim, Ladenburg etc ein um attraktive Verbindungen, am besten per Straßenbahn und S-Bahn zu ermöglichen. Eine kleine Schienenkurve würde z.B. direkte S-Bahnen von Schwetzingen, Oftersheim und Hockenheim ermöglichen. Vergessen Sie auch nicht, nach attraktiven Verbindungen zu den S-Bahn Stationen zu fragen (im Notfall per Elektroroller). Nur wenn wir mit den Umlandgemeinden an einem Strang ziehen können wir Heidelberg vom Verkehr entlasten. Sonst bleibt uns nur die Citymaut, und diese wird ihre Wirkung zwar nicht verfehlen, aber auch für viel Unmut sorgen! Vielen Dank!</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
<p>Autoverkehr möglichst quellnah abfangen</p>	<p>Sie zäumen das Pferd von hinten auf. Richtig ist, die Parkplätze im NHF müssen reduziert und verteuert werden, damit kein Anreiz mehr besteht, das Auto zu nehmen. Gleichzeitig muss ein leistungsfähiger ÖPNV her, der eine Alternative bietet. Viele nehmen immer noch das Auto aus rei-</p>	<p>Grundstätzlich begrüße ich jede Idee, Individualverkehr so weit wie möglich auf den ÖPNV umzuleiten. Jedoch sehe ich bei den vorgestellten Konzepten nicht, wie das umgesetzt werden soll. Wo befindet sich ein ausreichend großer Park &amp; Ride-Platz, für die große Anzahl der Beschäftigten, die täglich aus dem Umland ins Neuenheimer Feld pendeln? Und die vielen Besucher von Kliniken, wo parken sie? Was ist mit den Familien, die</p>	<p>Wieblingen</p>

	ner Bequemlichkeit und oder weil es billiger ist, wenn man eh schon eines hat. Aber so ein Verhalten kann sich weder Heidelberg noch wir leisten. Die Klimakrise ist heute, nicht in 20 Jahren.	oft mit zwei oder noch mehr kleinen Kindern den Zoo besuchen? Solange keine ausreichenden Maßnahmen ergriffen werden, einen großen Park&Ride-Parkplatz mit direkter Anbindung an den ÖPNV ins NF einzurichten, dürfen keine Parkmöglichkeiten reduziert werden.	
Es gibt genug Alternativen zum Auto	... auf jeden Fall für viele, wenn man nicht zu bequem und zu ignorant angesichts der aktuellen Klimakrise ist. Anscheinend geht der Kommentarschreiberin davon aus, dass es ein Grundrecht auf die Benutzung des Autos mit kostenlosen bzw. billigen Parkplätzen direkt vor dem Büro gibt. Dem ist allerdings nicht so. Auch die Mitarbeiterinnen und Patientinnen im Neuenheimer Feld müssen ihre Beitrag zum Klimaschutz und für eine nachhaltige Entwicklung leisten, die die Grenzen des Wachstums für Heidelberg und unseren Planeten nicht sprengt.	Die Entwürfe berücksichtigen leider in keiner adäquaten Weise die Verkehrssituation. Für Leute, die nur einmal im Jahr einen Wanderausflug ins Feld machen, mag das alles ok sein. Für Patienten und Mitarbeiter ist dies jedoch eine Katastrophe. Die Mitarbeiter müssen täglich zur Arbeit. Es kommen viele überregionale Patienten mit dem Auto. Dazu kommen auch viele Mitarbeiter aus dem Umland. Auch die aktuelle Verkehrssituation ist bereits schon eine Katastrophe, aber wenn es noch schlimmer wird, dann wird die Bindung sowie Gewinnung von Personal zukünftig noch schwieriger. Es gibt genügend Alternativen zum Arbeiten.	Wieblingen
Ansichtssache, aber ich sehe	Ansichtssache, aber ich sehe es gerade umgekehrt.	Höger verdichtet mehr als Astoc, die Pläne scheinen mir aber auch etwas detailreicher. Bei Höger wird zumindest soetwas ähnliches wie eine Neckar Einbindung .... zwischen zoo und Wehr gemacht. Das könnte sogar noch grösser werden. Bei Astoc sieht man nichts davon, da wird kaum etwas konkretes geplant. Wenn wir schon keine Stadt am Fluss bekommen, dann vielleicht wenigstens Uni am Fluss? Hier sehe ich Vorteile für Högers Entwurf	Neuenheim
Stimmt, aber....	... die Straßenbahn in Bordeaux fährt (an dieser Stelle) auch nur im Schneckentempo damit kein spielendes Kind oder eine ältere Person am Rollator mitgeschliffen wird. Und eine StraBa in Schritt-Tempo ist für die RNV nicht wirtschaftlich und für dei Fahrgäste (die keine Touris sind!) nicht attraktiv... Aber ansonsten ist das ne echt nette Idee...	Das die Strassenbahn den Campus teilt oder verletzte durchgeschüttelt werden ist humbug. Diese Personen sollten mal nach Bordeaux fahren. Hier ist die Strassenbahn vollkommen integriert. Keine Oberleitungen und die Bahn fährt direkt über den Opernplatz, die Gleise verschwinden unter der Pflasterung, wenn kein Zug fährt ist alles eine wunderschöne durchgehende Fläche. Geht alles, man muss es nur wollen.....	Umland

All das macht...	ASTOC ebenfalls... so what?	Das Büro Höger setzt noch stärker als ASTOC auf Nachhaltigkeit bei der Inanspruchnahme neuer Flächen und nutzt daher ausschließlich bestehende Freiflächen im bestehenden Campus-Areal. So werden die vielzitierten kurzen Wege geschaffen, die den Campus jetzt schon auszeichnen und die Zusammenarbeit von Wissenschaftler*innen fördern. Höger setzt auch stark auf eine umweltfreundliche Verkehrserschließung des Campus mit der Ringlinie einer zukünftigen Straßenbahn. Klar ist jedoch, dass der tägliche Pendlerverkehr stark reduziert werden muss, um endlich den Stadtteil Bergheim-West zu entlasten, der z.Zt. die Hauptlast dieser Verkehrsströme tragen muss. Dazu müssen die Umlandgemeinden unbedingt quellnahe P+R-Anlagen einrichten. Angesichts der geplanten Fuß- und Radbrücke zwischen Ernst-Walz-Brücke und dem Wehrsteg ist eine zusätzliche Verbindung von Wieblingen aus nicht erforderlich und würde das FFH-Gebiet „Unterer Neckar“ empfindlich beeinträchtigen. Weniger naturbelastend wäre stattdessen eine weitere Querung für Radfahrer in Höhe der A5-Autobahnbrücke.	Umland
Die Trasse der Brücke wurde	Die Trasse der Brücke wurde bereits in den 1950er Jahren geplant sowie stets freigehalten und ist daher auch als einzige Trasse im Naturschutzgebiet Altneckar ausgewiesen. Eine weitere Trasse ist daher anhand meiner Kenntnisse überhaupt nicht möglich.	Eine Brücke durch das Naturschutzgebiet „Alt-Neckar“ ist ein absolutes No-Go. Das kann keiner ernsthaft wollen, nicht einmal die Bergheimer. Da geht es auch nicht darum, dass jeder Stadtteil sein Päckchen zu tragen hat. Die Natur muss bei diesen Spielchen außen vor und unbedingt geschützt bleiben. Dass Astoc keine Brücke mehr vorsieht, ist toll. Warum die Querung jetzt bei Höger als Fuß- und Radbrücke auftaucht, kann ich nicht nachvollziehen. Jede Art von Brücke zerstört das Naturschutzgebiet. Davon abgesehen war der Standort für eine MIV Brücke als Anbindung an den Rittel und die Umgehungsstraße geplant. Für eine reine Rad- und Fussbrücke macht der ursprüngliche Standort überhaupt keinen Sinn mehr. Wer soll diese Brücke denn nutzen? Und als Park and Ride Brücke: wo sollen die Autos denn parken? Wenn überhaupt, dann würde eine Brü-	Handschuhsheim

		cke als Verlängerung der Ludwig-Guttman-Straße Sinn machen mit parken in der SRH. Aber auch das ist im Hinblick auf den unverhältnismäßigen Eingriff in die Natur abzulehnen.	
Gar nichts ist "ausgewiesen"	Das Naturschutzgebiet (übrigens auch nach Europarecht) heißt Naturschutzgebiet, weil die Natur dort geschützt wird. Von daher ist dort gar nichts ausgewiesen. Schon gar keine monströse Brücke.	Eine Brücke durch das Naturschutzgebiet „Alt-Neckar“ ist ein absolutes No-Go. Das kann keiner ernsthaft wollen, nicht einmal die Bergheimer. Da geht es auch nicht darum, dass jeder Stadtteil sein Päckchen zu tragen hat. Die Natur muss bei diesen Spielchen außen vor und unbedingt geschützt bleiben. Dass Astoc keine Brücke mehr vorsieht, ist toll. Warum die Querung jetzt bei Höger als Fuß- und Radbrücke auftaucht, kann ich nicht nachvollziehen. Jede Art von Brücke zerstört das Naturschutzgebiet. Davon abgesehen war der Standort für eine MIV Brücke als Anbindung an den Rittel und die Umgehungsstraße geplant. Für eine reine Rad- und Fussbrücke macht der ursprüngliche Standort überhaupt keinen Sinn mehr. Wer soll diese Brücke denn nutzen? Und als Park and Ride Brücke: wo sollen die Autos denn parken? Wenn überhaupt, dann würde eine Brücke als Verlängerung der Ludwig-Guttman-Straße Sinn machen mit parken in der SRH. Aber auch das ist im Hinblick auf den unverhältnismäßigen Eingriff in die Natur abzulehnen.	Wieblingen
Nur Team Höger verfolgt die 5	Nur Team Höger verfolgt die 5. Neckarquerung, daher wäre Ihr Favorit wohl Astoc.?	Der Plan vom Büro Höger gefällt mir, da das Straßenbahnkonzept stimmig ist, der Hühnerstein nicht bebaut wird und die Planung einer 5.Neckarbrücke jetzt hoffentlich für immer vom Tisch ist.	Handschuhsheim
Hat ASTOC doch auch, oder?!	StraBa bei ASTOC *und HÖGER. Hühnerstein erstmal unbebaut bei ASTOC *und HÖGER. Brücke über FFH Gebiet *nur bei HÖGER. Ihr Rosenpicken gefällt mir, da es stimmig ist. ;-) Bedeutet das nicht einfach nur, dass beide Entwürfe nicht alles haben und in beiden Entwürfen vieles drin ist. Und nun? Nehmen wir jetzt HÖGER *oder ASTOC? Oder mischen wir? Ein wenig Höger, aber keine Brücke, ein wenig Astoc, aber kein Irgendwas? Was nun Heidelberg?	Der Plan vom Büro Höger gefällt mir, da das Straßenbahnkonzept stimmig ist, der Hühnerstein nicht bebaut wird und die Planung einer 5.Neckarbrücke jetzt hoffentlich für immer vom Tisch ist.	Umland

<p>über den Tellerrand hinaus</p>	<p>Es wäre sinnvoll, wenn die Naturschutzverbände auch etwas über den Tellerrand hinausschauen würden und übergeordnete Natur- und Umweltschutzaspekte, vor allem den Klimaschutz und die Reduzierung des Autoverkehrs zum Schutz von Menschen und Natur in ihre Überlegungen mit einbeziehen könnten.</p>	<p>Stellungnahme der BUND-Ortsgruppe Heidelberg-Wieblingen und der BUND-Kreisgruppe im Namen des BUND-Landesverbandes Baden-Württemberg e.V. und des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg e.V. (LNV) zu den Entwürfen der Planungsbüros Astoc und Höger für den Masterplan Neuenheimer Feld/ Neckarbogen Der BUND begrüßt, dass nun zwei Entwürfe vorliegen, die 1. sich am Bestand der Bebauung im Neuenheimer Feld orientieren. Das ist eine am Klimaschutz ausgerichtete Planung und damit zeitgemäß . 2. sich auch bei der konkreten Ausgestaltung der Pläne weitgehend um Nachhaltigkeit und Klimaneutralität bemühen. 3. durch Fakten (zahlreiche Gutachten und Vorprüfungen) auf ihre Wirkung geprüft sind: zu erwartende Auswirkungen eines (jeden) Brückenbaus durch das Naturschutz- und FFH-Gebiet (Vorprüfung) CO2-Bilanz, Änderung der PKW-Zahlen und -fahrten im Neuenheimer Feld, Auswirkungen eines Brückenbaus durch das Naturschutz- und FFH-Gebiet (Vorprüfung) usw. . Die BUND kritisiert, 1. dass der Entwurf des Büros Höger die Naturschutzgesetze und FFH-Richtlinien nicht berücksichtigt, die besagen, dass in Naturschutzgebieten nicht gebaut werden darf und plant eine Fuß- und Radbrücke mitten durch das NSG Altnecker Heidelberg-Wieblingen. Dies ist im konkreten Fall nicht durch übergeordnete Notwendigkeiten gerechtfertigt, da das Verkehrsgutachten gegenüber anderen Verkehrsvarianten ohne Brücke keine Vorteile an gefahrenen km oder CO2-Ausstoß bringt. Sollte eine Brücke, auch diese Fuß- und Radbrücke über den Neckar tatsächlich Eingang in den Masterplan Neuenheimer Feld finden, erwägen wir, rechtlich dagegen vorzugehen. 2. dass das Büro Höger am Bahnhof Pfaffengrund Wieblingen einen Mobilitäts-HUB plant, der keinen sinnvollen Anschluss an die Verkehrsgestaltung in Wieblingen und in der Stadt hat. 3. dass das Büro Astoc keine Mehrfachnutzung von Gebäuden (Hörsälen u.a.) vorsieht. Die BUND regt an, 1. dass endlich quellen- nahe P+R-Anlagen in den Umlandgemeinden auch ins Heidelberger Be-</p>	<p>Bergheim</p>
-----------------------------------	--	---	-----------------

		<p>wusstsein gerückt werden müssen, denn alle Stadtteil haben ja das gleiche Interesse: Weniger vom Auto-Verkehr zum und vom Neuenheimer Feld. 2. den Flächenbedarf von Universität und Kliniken zu überprüfen. Ein Umzug von Kliniken von außerhalb des Neuenheimer Feldes in den Campus ist entspricht weder einer klimagerechten Planung. noch ist sie aus finanziellen Gründen zu rechtfertigen. Auch zukünftige Effekte der von Home-Office und digitaler Lehre und die damit verbundenen Verminderung der Wachstumsprognosen der Universität sollten berücksichtigt werden. 3. Beton zu verwenden, der CO2-arm produziert wurde 4. Fassadenbegrünung und Solarzellen auf den Dächern und Fassaden auszuweiten 5. die klimatische Auswirkung der Entwürfe im Campus und in den angrenzenden Stadtteilen zu prüfen. Heidelberg, den 06.10.2021 Dr. Regine Buyer (BUND Heidelberg); Gerhard Kaiser (LNV, AK Rhein-Neckar, Heidelberg, Mannheim)</p>	
Der ÖPNV fährt auch Sa und So	<p>Es ist schon lustig, wie oft hier im Zusammenhang mit dem Zoo (übrigens auch vom Zoo selbst) gefordert wird, dass weiterhin möglichst jeder mit dem Auto kommen kann, der kommen will. Angesichts dessen, dass Zoos (angeblich?!) heute auch ihre Aufgabe darin sehen, Menschen für den Naturschutz zu sensibilisieren, ist das ein Treppenwitz. Der Klimawandel, der auch ganz entscheidend vom Autoverkehr verursacht wird, wird mehr Arten aussterben lassen, als alle anderen anthropogenen Faktoren. Von daher würde es auch Herrn Wünnemann und seinen Gästen gut zu Gesicht stehen, wenn über bei der Diskussion etwas über den Zoo-Tellerrand hinaus blicken würde.</p>	<p>Speziell Familien mit Kindern und Freizeitausflügler nutzen bei längerer Anreise für spontane Ausflugsziele wie beispielsweise den Zoobesuch eher den PKW. Es sollte auch an diesen Personenkreis gedacht werden und nicht nur an die Personen, die Mo - Fr mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit oder mit dem Fahrrad zur Uni fahren. Das Neuenheimer Feld sollte auch am Wochenende attraktiv für den Tourismus und speziell für Zoobesucher bleiben. Dazu zählt eben auch die Erreichbarkeit mit individual-Fahrzeugen. Wenn wir alle zwingen mit Bus und BAhn zu fahren, wird der Zoo sicher darunter mit Einbußen bei den Besuchern leiden - für Heidelberg wäre dies ebenfalls ein Verlust.</p>	Wieblingen
Heidelberg ist eine Stadt	<p>Jeden Tag pendeln ca. 20.000 Menschen in das Neuenheimer Feld für das Klinikum, Forschung, Lehre und Freizeit. Auch wenn es schon oft gesagt wurde, habe ich das Gefühl das es noch nicht alle verstanden haben: Diese Menschen kommen zum größten Teil aus den Umlandgemeinden. Heidelberg hat im Modal Split bereits heute einen sehr hohen</p>	<p>Wo bleiben die Ideen, das Verkehrsproblem im Neuenheimer Feld und den zubringenden Straßen aus Richtung Dossenheim und Bergheim zu lösen? Außer einem Straßenbahnring, der 2016 schon geplant war und krachend gescheitert ist, gibt es nichts.... Wo sind die kreativen, mutigen Lösungen? Wo sind die Mindest-Anforderungen wie P&amp;R-Parkplätze am</p>	Weitere Stadtteile

	<p>Anteil an Fahrradfahrten. Schließlich ist es aber so, dass nicht jeder mit dem Fahrrad in das Neuenheimer Feld fahren kann (mögliche Gründe: 1.) weil der Weg zu weit ist 2.) weil die persönliche Fitness es nicht zulässt 3.) weil gesundheitliche Einschränkungen vorliegen 4.) Kinder oder Kranke transportiert werden müssen) oder es schlicht manche Tage gibt, an denen z.B. aufgrund der Witterung oder Tageszeit (nachts) der ÖPNV oder das Auto bevorzugt werden. Die Pendler sind auf einen funktionierenden ÖPNV oder Ihr Auto angewiesen. Wenn wir wollen, dass zukünftig weniger Autos in das Neuenheimer Feld fahren, müssen wir hier ansetzen und den ÖPNV weiter ausbauen, damit die Personen freiwillig auf diesen umsteigen können. Außerdem möchte ich noch anmerken, dass Heidelberg eine Stadt ist. In Städten fahren Autos, das ist so. Weniger Autos fahren i.d.R. in ländlichen Bereichen. Dafür gibt es dort i.d.R. auch weniger gute Arbeitsplätze. Ich finde gute Arbeitsplätze beim Klinikum, der Universität, den Instituten wichtig für die Zukunft der Stadt Heidelberg!</p>	<p>Stadtrand, Shuttle-Services zu den Hauptstoßzeiten oder eine zusätzliche Fußgänger- und Radbrücke? Die mehrere Millionen Euro, die das Masterplanverfahren kostet, hätte man sich sparen können. Was bis jetzt dabei herausgekommen ist, ist ein Armutszeugnis für Heidelberg. Es scheint so, als ob die Argumente einiger Interessenverbände (Wieblinger Bürger, Tomatenzüchter und Kleingärtner) weitaus mehr gewichtet werden als die Interessen von Uniklinikum, Universität etc. Das Klinikum und die übrigen medizinisch-wissenschaftlichen Institute sind ja keine Vergnügungsstätten, sondern hier arbeiten über 20.000 Menschen. Alleine das Klinikum hat eine Million ambulante Patienten im Jahr. Krankenversorgung, Forschung und Lehre, die hier betrieben wird, kommt allen Menschen zu Gute. Prestigeobjekte wie der Radschnellweg zwischen Mannheim und Heidelberg werden die Probleme nicht lösen. Wenn es mit dem Masterplanverfahren nicht gelingt, das Thema Verkehr auch nur halbwegs zu lösen, hat sich nichts, aber auch gar nichts geändert für die Mitarbeiter von Klinikum, DKFZ, NCT usw.</p>	
<p>Durch Wiederholen wird Blödsinn auch nicht besser</p>	<p>Dem Schreiber scheint entgangen zu sein, dass es durchaus auch Fortbewegung ohne das Auto gibt und wir in Zeiten eines Klimanotstandes leben, mit der Verpflichtung, unsere CO2-Emissionen zu reduzieren. Von daher ist ihr Kommentar das Desaster. Der Straßenbahnring ist an der Dummheit und Ignoranz der Uni und einiger Institute im Feld gescheitert, nicht weil er falsch oder nicht realisierbar gewesen wäre. Wenn sie mutige Lösungen fordern, dann machen sie doch mal den Anfang, und lassen ihr Auto stehen. Es gibt heute schon einen ÖPNV ins Feld und auch so etwas wie das Fahrrad. Es scheint so, als ob sie meinen ihre Tomaten wachsen im Supermarkt. Dem ist nicht so. Die werden von ihren "Tomatenzüchtern" bereitgestellt und zwar in hoher Qualität und regional. Vielleicht sind ihre Kinder in Zeiten des Klimawandels mal froh,</p>	<p>Wurde auf unveröffentlicht gesetzt, weil Dopplung</p>	<p>Wieblingen</p>

	<p>wenn sie nicht auf ausschließlich Tomaten aus Spanien mit entsprechend Pestiziden und CO2 im Gepäck angewiesen sind. Nichts gegen die Arbeit der Ärzte und Pfleger im Feld, aber auch sie haben eine Verantwortung für Klima- und Umweltschutz. Und dazu passt nicht, auf das Recht auf das Autofahren ins Feld zu pochen. Wir brauchen in Zukunft weniger Autos und mehr ÖPNV, Rad, Homeoffice usw. Was da alles geht, wenn man will, hat Corona gezeigt. Und auch ihre Prestigeprojekte wie eine 5. Neckarquerung oder der Nordzubringer aus der Mottenkiste der Verkehrsplanung werden die Probleme nicht nur nicht lösen, sie werden das Verkehrsproblem und den Klimawandel verschlimmern. Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Wer Autos fördert, steht bald im Stau. Auch das gilt immer noch. Sie würden nur Symptome, keine Ursachen bekämpfen. Die jetzigen Planungen von ASTOC und Höger zeigen eine Perspektive auf, wie die Ursachen gelöst werden könnten und ein klimafreundliches Verkehrskonzept gelingen könnte. Es liegt auch an Leuten wie ihnen, ob das gelingt, oder ob sie aus Egoismus und Bequemlichkeit die Verkehrssituation und den Klimawandel verschlimmern.</p>		
<p>Aus temporär wird dauerhaft werden</p>	<p>Es ist naiv anzunehmen, P&amp;R-Parkplätze würden wieder zurück gebaut, wenn sie erstmal da sind. Von daher erst gar nicht damit anfangen. Wir brauchen eine konsequente Reduktion von Anreizen, das Auto zu nutzen. Darunter fallen auch P&amp;R Parkplätze.</p>	<p>Wir haben genau zwei Möglichkeiten: Entweder wir akzeptieren weiterhin die unerträgliche Verkehrssituation in der Dossenheimer Landstraße und in Bergheim oder wir akzeptieren temporäre stadtnahe P&amp;R-Plätze mit ausreichender Kapazität und staufreier schneller Anbindung an den Campus. Warum temporär? So lange die Region nicht durch neue Formen des Öffentlichen Verkehrs in enger Taktfolge bzw. kontinuierlich (wie es die Hochbahn ermöglicht) angebunden ist, sollte den notgedrungen mit dem Auto Pendelnden die Möglichkeit eingeräumt werden ins Parkhaus zu fahren bevor sie sich in den Stau stellen. Warum innovative Verkehrsträger? Die Noch-mit-dem-Auto-Pendelnden werden erst dann auf den ÖV um-</p>	<p>Wieblingen</p>

		steigen, wenn der Komfort dem des Autos entspricht oder diesen übertrifft. Forum Mobilität innerhalb des Vereins Urban Innovation Albrecht Kern (wie auch die beiden Beiträge direkt hier obendrüber)	
Eine Brücke bleibt ein massiver Schaden	Viele verstehen offenbar nicht, dass es bei dem Naturschutzgebiet beim Neckar vor allem auch um die Wasservögel geht, die den Neckar in diesem Bereich alljährlich zur Überwinterung nutzen. Von daher nein, kein Vogel findet ein riesen Bauwerk "schön", dass ihn beim An- und Abflug auf das Wasser behindert. Wir nehmen der Natur schon genug Platz weg und außerdem ist wenige Kilometer entfernt heute schon eine neue Rad- und Fußbrücke geplant. Von daher sollte man aus Verantwortungsgefühl für die Natur und seine Kinder, die vielleicht auch noch Fischadler am Neckar beobachten wollen, die paar Kilometer mehr fahren. Mit dem Rad sollte das auch kein Problem sein.	Natürlich ist jede Form der Neckarquerung und überhaupt jeder Neubau in diesem Land ein Eingriff in die Natur - dann muss das aber doch mitten in einem Ballungsraum möglich sein und dann bitteschön doch an dieser Stelle lieber als Radbrücke denn als Autobrücke! Es ist doch ein Witz, dass man aus Wieblingen die beiden direkt am anderen Flussufer liegenden Stadtteile N-heim und H-heim nicht erreicht, ohne zu Schwimmen oder selbst zu Fuß den Umweg übers Wehr oder die Walz-Brücke zu nehmen! Wenn wir aus der Sicht der Flora und Fauna an den Neckarufem eine Gesamtschau machen und davon ausgehen, dass eine solche Rad- und Fußgängerbrücke wenigstens ein paar hundert Autofahrten durch die Stadt pro Tag erspart, würden die Tiere sich da nicht freuen? Mal ganz abgesehen von einer sinnlichen Betrachtung: Wie schön wird es sein, zu Fuß den Altneckar zu überqueren, mal mitten auf der Brücke stehenzubleiben und die Natur unten in den Auen zu beobachten und sich nahezubringen?	Wieblingen
Beachtung der Dialogregeln	Lieber Herr Brösel, vielen Dank für Ihre Beteiligung. Bitte beachten Sie dennoch unsere Dialogregeln, siehe Regel 4 "Keine Vielschreiberei". Lassen Sie andere Teilnehmende zu Wort kommen und versuchen Sie nicht Diskussionen durch massenhafte Beiträge zu dominieren. Wir haben Ihre Kommentare zur Kenntnis genommen und nehmen diese mit in die Auswertung. Herzliche Grüße vom Moderationsteam	Die Präsentation der Entwürfe hat gezeigt, wie wichtig und richtig es war, dass mit Höger das Büro im Rennen geblieben ist, das als einziges von Anfang an konsequent auf die Verkehrswende und eine nachhaltige, flächenschonende Entwicklung im NHF gesetzt hat. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt, dass Uni, ("Klimahaupt")Stadt und ("grün" regiertes) Land ausgerechnet dieses Büro mit allen sauberen und unsauberen Tricks versucht haben, aus dem weiteren Verfahren auszuschließen. Die Präsentation der jetzigen Entwürfe zeigt, dass entgegen der Behauptungen von Uni und Land und eines irrsinnigen, geforderten Flächenzuwachses weder eine weitere Betonorgie für das Auto noch ein weiterer Flächenfraß ins Handschuhheimer Feld nötig ist. Auch die Befürworter der Ringbahn auf	Umland

		<p>der 2016 von der Uni verhinderten Trasse bekommen eindrucksvoll bestätigt, dass es keine sachlichen Gründe für eine Ablehnung der Straba durch die Uni oder andere Institute im Feld gibt. Bleibt noch zu hoffen, dass die völlig unsinnigen und kontraproduktiven Vorgaben durch die Projektträger (7.100 PKW-Stellplätze und praktisch gleichbleibend billige Parikplätze) in der Zukunft korrigiert werden. Die Anzahl an Parkplätzen muss wie von Höger vorgesehen konsequent möglichst nahe Null reduziert werden und Parkplätze müssen deutlich teurer als ein Job-Ticket werden, damit Anreize gesetzt werden, den dann hoffentlich leistungsfähigen ÖPNV zu nutzen. Nur so wird Heidelberg seine Klimaziele erreichen können und die Lebensqualität in allen Heidelberger Stadtteilen erhöht werden.</p>	
--	--	---	--

### **6.3 Anhang 3: Originalbeiträge aus dem Stadtteilgespräch (Online und Vor-Ort) zu den ausgewählten Mobilitätsvarianten**

<b>Titel</b>	<b>Kommentartext</b>	<b>Stadtteil</b>
--------------	----------------------	------------------

Fuß-Rad-Brücke	Der Entwurfsbaustein Fuß-Rad-Brücke brächte einen enormen Vorteil für Menschen aus Wieblingen, die ihren Alltag ausschließlich mit dem Fahrrad bewältigen. Für Familien mit Kindern sind die Themen Schwimmtraining, Freizeitschwimmen, Zoo, Kinderklinik sonst nur mit großer Anstrengung (Fahrrad mit Anhänger), Zeitaufwand (Bus) oder mit Hilfe von Car Sharing/Taxi zu lösen. Eine solche Brücke würde den Verzicht auf das Auto unterstützen.	Wieblingen
Straßenbahn	Unfassbar, was soll das, diese Straßenbahn war doch längst vom Tisch! Das ist ein völlig unpassendes und vorsintflutliches Konzept. Schienen auf einer Straße in der Stadt, irre, das war vielleicht mal vor 100 Jahren aktuell. Wir haben längst funktionierende leise und vor allem viel günstigere Elektrobusse in vielen Varianten zur Verfügung! Die Schienentrasse würde den Campus "zerschneiden", nur wenige Übergänge sind möglich (siehe alte Planung). Und wie soll das überhaupt rechtlich aussehen, der Verwaltungsgerichtshof hat dazu eindeutig entschieden. Was ist da jetzt geplant? Rechtssicherheit soll durch irgendwelche Hintertüren ausgehebelt werden? Straßenbahn direkt am DKFZ, danach unmittelbar vor dem Wohngebäude INF 371...usw. Na super. Das ist eine absolute Unverschämtheit. Sollen die tollen "Architekten" doch mal selber dort wohnen oder arbeiten. Ne, das kommt dann wohl eher nicht in Frage... oder?	Neuenheim

<p>Mitarbeiter ausgrenzen; Renaissance des Pavillonbaus für Kliniken...?? Grobe Planungsfehler</p>	<p>Die vorgestellten Pläne sind fernab der Arbeitsrealität der Mitarbeiter der Uniklinik geplant worden. Die extreme Parkplatzknappheit wird die Arbeit für viele Pflegende und Ärzte, die bei Wind und Wetter früh am Morgen, spät am Abend oder in der Nacht zur Klinik kommen müssen oder nach Hause fahren wollen daran hindern, den Arbeitsplatz noch weiter aufsuchen zu können. Viele können sich ein Wohnen in der Übe der Klinik ja gar nicht leisten, dann noch zig mal umsteigen, auf e Fahrräder oder Tretroller?? Ein Hohn. Es kann nur funktionieren, wenn die gesamte Stadt und das Umland mit eingeplant wird. In einem Plan taucht ein Notfallzentrum nördlich der Kopfklinik auf. das Herzzentrum ist bereits jetzt separat geplant, die Ortho wird nicht neben die Chirurgie gebaut, sonder vollkommen separat. Wie stellen sich die Planer interdisziplinäres Arbeiten mit Patienten, die multimorbide sind und zwischen den Fachdisziplinen häufig notfallmässig wechseln müssen, vor? Eine Notaufnahme, getrennt von Bereichen wie Herzkatheter etc, absurd. Krankentransporte dann wieder per KTW über die Straßen? Es scheint eine Renaissance des Pavillonbaus einzutreten, statt die Kliniken zusammenwachsen zu lassen. Notaufnahme sternförmig in die Mitte, drei Dachlandeplätze (vgl Freiburg) und kurze Wege zu den Notfallinterventionsbereichen braucht es. Zentrales Personalcasino könnte dann auch dem gewinnbringend Austausch aller Mitarbeiter fördern, statt Inseldenken. In Zukunft werden auch Lufttaxis, Notfalldrohnen etc sehr viel mehr Landefläche benötigen als bislang geplant. Letzter Punkt: Grüne Achsen und zusammen wachsende Biotope sind eine Farce, wenn man die großen Straßen sieht, die die Nord-Süd-Wege durchschneiden. sind Grünbrücken/Tunnel geplant? Keine Anbindung an den Rad-schnellweg Mannheim? Stattdessen auf Straßenbahnen setzen, die nur Bruchteile von Hd anbinden? Autonome Busse sind die Zukunft, ganz ohne teure Schienen. Viel ist noch zu tun, wo bleibt der Dialog mit dem Klinikmitarbeitern? Umfragen, Dialoge, statt Hochglanz Rendering?</p>	<p>Neuenheim</p>
--	--	------------------

<p>Fahrradständer und Radwege</p>	<p>Ich wünsche mir viel, viel mehr und bessere Abstellplätze für Fahrräder. Aktuell stehen diese kreuz und quer auf dem Campus, oft unzureichend gesichert, weil die Möglichkeiten zum Anschließen zu wenige und oft auch zu nah beieinander sind (z.B. vor dem Nebeneingang der Kopfklinik: Man kommt nicht zwischen den Fahrrädern hindurch ans Schloss, wenn alles voll steht). Ich komme aus Ziegelhausen und habe damit einen der besten Radwege Heidelbergs, relativ eben, relativ breit, eine halbe Stunde Weg bis vor das Theoretikum. Der Weg selbst bereitet einige Probleme, wenn er zu Stoßzeiten überlastet ist, was sowohl Schüler des Heidelberg College und deren ans Geländer geschlossene Räder wie auch Spaziergänger auf der Neckarpromenade betrifft, wie auch viele Autofahrer, die einen Richtung stadtauswärts bei 28-30km/h (meine Normalgeschwindigkeit) in der 30er-Zone noch aggressiv überholen. All das erschwert die Anbindung ans Feld, die sonst von den Voraussetzungen her sehr gut sein und die Ziegelhäuser Landstraße entlasten könnte. Ich wünsche mir, dass Radfahrern bessere Bedingungen geboten werden, dass eine mögliche Ringbahn und neue Straßen im Feld nicht zusätzlich einschränken. Zur Zeit müssen sich Radfahrer viele Wege mit Fußgängern teilen - nur an Engstellen problematisch - und hängen leicht an Ampeln fest, was Wege durchs Feld unnötig in die Länge zieht. Was wäre, wenn Autos im Feld, außer Krankenfahrzeuge, nicht mehr die Vorfahrt hätten?</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
-----------------------------------	---	---------------------------

Förderung des Berufs-Radverkehr	<p>Ich wünsche mir eine Förderung des Berufs-Fahrradverkehr um: - Die Stadt Heidelberg vom Berufs-Autoverkehr zu entlasten, - Lärm- und Emissionswerte in den Stoßzeiten zu reduzieren, - die angespannte Parkplatzsituation im Neuenheimer Feld sowie in der Altstadt zu entschärfen, - vollgestopfte Busse und Bahnen sowie dem Öffi-Stress entgegenzuwirken. Die Förderung könnte beispielsweise mit einem Gutschein für: - eine Fahrradinspektion pro Jahr, oder - einem Zuschuss für eine neue Bereifung/Reparatur, oder - Bezuschussung eines Mietfahrrad ermöglicht werden. Die Förderung sollte nach Antragstellung genehmigt werden für alle Universitätsangestellte, die: - nicht Inhaber eines Jobticket sind sowie - keinen Parkraum in Anspruch nehmen und - weiter als 2 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt wohnen. Mit freundlichen Grüßen, E. Scheid</p>	Neuenheim
Rad- und Fußgängerbrücke aus Wieblingen	<p>Eine Rad- und Fußgängerbrücke mit Anschluss an den Radschnellweg aus Mannheim einerseits und den S-Bahnhof Wieblingen andererseits könnte das Einpendeln ins Neuenheimer Feld mit dem Rad oder mit S-Bahn und Rad deutlich attraktiver machen: Aus Richtung Westen spart man so etwa mit Ziel Kopfklinik einen Kilometer Weg, was für Radfahrer einen großen Unterschied macht und den Weg für viele Fußgänger überhaupt erst plausibel. Entsteht am S-Bahnhof ein Mobilitätshub mit sicheren Fahrradabstellplätzen, könnten Einpendler aus Richtung Mannheim bereits in Wieblingen auf Fahrrad, e-Scooter etc. umsteigen. Das geht schneller als über den Hauptbahnhof -- Attraktivitätsgewinn gegenüber dem Auto! -- und entlastet letzteren in der Rush-hour.</p>	Weitere Stadtteile

<p>Verdichtung ist gut, bitte richtig Auto-frei</p>	<p>1. Eine Nachverdichtung ist sinnvoll, es ist ja nun wirklich nicht so, dass hunderte von Wissenschaftlern ins Gespräch vertieft über grüne Auen lustwandeln. Habe selber jahrelang an der Rockefeller Universität gearbeitet... ich glaube 18 Nobelpreise auf einem Zehntel der Fläche von Heidelberg.... soviel zu den Aussagen, des Rektors, dass die Uni platz brauche um konkurrenzfähig zu bleiben.... 20 Stockwerke gabs da bei einigen Gebäuden. Es war sehr angenehm nur von einem ins andere Geschoss zu laufen um mit Kollegen zu reden... nicht über den Halben Campus. 2. noch mehr Autos raus! Bitte!. Auch hier nur Beispiel Rockefeller. Ganze 150 Parkplätze gabs, kein Nobelpreisträger hat die Berufung abgelehnt, weil es keinen Parkplatz gab. Und es gab genau ein Parkhaus, der Rest wurde dann zu fuss erledigt. Es kann ja wohl nicht sein, dass Personen, die sich freiwillig dazu entschieden haben NICHT in Heidelberg zu leben, einen Anspruch auf freie Parkplätze herleiten. Die Personen werden über die Pendlerpauschale subventioniert, verbrauchen die Luft in Heidelberg, stehen mit ihren Blechmonstern ( siehe Tübingen, endlich hohe Parkgebühren für SUV's) auf der Heidelberger Infrastruktur... und die Universität soll dann noch Flächen für die reine Bequemlichkeit versiegeln. Ich glaube das entspringt alles der "üblichen" hybris der Autofahrer. Ach bevor wieder das Argument des teuren Wohnen in Heidelberg kommt.... NYC, dort wo die RU liegt ist um einiges teurer. Menschen pendeln halt mit dem Zug von Upstate New York zur RU. Es is alles eij FRage der Bequemlichkeit und die Universität sollte sich fragen inwieweit sie der Bequemlichkeit Vorschub leisten will. Soll sich die Universität wirklich vor deren Karren spannen lassen? In dem Sinne keine weitere Brücke und noch weniger Parkplätze, bitte! Was soll denn ein Plan in dem einem Auslaufmodell Autoverkehr soviel Platz eingeräumt wird? Wie soll der Rest der Uni Klimaneutral werden, wenn man dem falschen Klientel so viele Zugeständnisse macht</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
---	---	---------------------------

<p>Moderne Mitarbeitermobilität fürs Umland</p>	<p>Hier wurde schon häufig geäußert, dass zur Erschließung des INF nur das Auto möglich sei, da viele Mitarbeitende von außerhalb kämen und Schichten oft zu Zeiten anfängen wenn noch kein ÖPNV verfügbar wäre. Das sind ernstzunehmende Probleme die einer Lösung bedürfen. Jedoch muss auch gesagt werden, dass viele dieser Probleme nicht in einem Masterplan für das Neuenheimer Feld gelöst werden können, sondern regionale Lösungen von Nöten sind, z.B. ein Ausbau des Straßennetzes. Solange sich Dossenheim, Sandhausen und Plankstadt dagegen sperren ist keine Lösung möglich. Hier sollte der Rhein-Neckar-Kreis aktiv werden, denn wir sind eine Metropolregion. Denn es kann auch keine Lösung sein, die Heidelbergerinnen und Heidelberger mit noch mehr Autos zu belasten und die Umwelt mit noch mehr Emissionen (auch E-Autos verursachen Emissionen, wenn auch viel weniger). Stattdessen wäre es sinnvoll, wenn die Uni(-klinik) sich an anderen großen Unternehmen orientiert. Mercedes z.B. hat eigene Busverbindungen eingerichtet, nur für das eigene Personal. Nun ist die Uni nicht ganz so groß, aber sie könnte zum Beispiel mit dem VRN zusammenarbeiten und ein On-Demand-Angebot aus Shuttles etablieren. Apps ermöglichen so etwas heute und es wird in vielen Städten schon im Nachtverkehr ausprobiert (siehe freYfahrt, Berlkönig, IsarTiger). Damit könnten auch Orte ohne gute Verbindung bei Bedarf jederzeit gut angebunden werden. Und Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen könnten vor oder nach dem langen Arbeitstag noch etwas entspannen. Natürlich würde das etwas Geld kosten, aber Parkhäuser kosten auch Geld und Straßen noch viel mehr (siehe auch: <a href="https://www.heise.de/news/Studie-Strassenverkehr-deckt-Kostenbedarf-nur-zu-36-Prozent-6196574.html">https://www.heise.de/news/Studie-Strassenverkehr-deckt-Kostenbedarf-nur-zu-36-Prozent-6196574.html</a>). Es wäre wünschenswert, wenn die Uni auch für Ihre Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen eintritt und die Verkehrsprobleme nicht der Allgemeinheit überlässt. Vielen Dank.</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
---	--	---------------------------

<p>Mal was anderes... Mobilität</p>	<p>Ich habe mir die Pläne von Team ASTOC und Team Höger angeschaut. Bei diesen Variante ist geplant, das minimaler Autoverkehr gewünscht ist. Patienten kommen überwiegend aus dem Umland und andern Städten. Sie benötigen eine gute Anbindung. Die mit dem Auto meist als schnellste und umständlichste Lösung gilt. Patienten nehmen sich in der Regel vorher nicht die Zeit, einen ökologischen Reiseweg anzuschauen. Die z.B. vor einer Op- Behandlung stehen, oä. (Gedankenanstoß zu Autofrei INF) Falls die ÖPNV eine sehr gute Verbindung zwischen Land und Stadt verwirklichen kann. Ist dieser Vorschlag eine gute Option. Mir stellt sich die Frage, wie gut das umgesetzt wird. Beispiele: [Da es bis heute zum Beispiel in Heidelberg. Zwischen bestimmten Stadtteilen keine schnelle Verbindung gibt. Für mich die ÖPNV dadurch unattraktiv ist. Wieblingen Mitte zur Kopfklinik Haltestelle. Ist die Fahrdauer mit ÖPNV viel länger als mit dem Auto (einschließlich Nachmittagsverkehr). Da Bus vor Ankunft der Straßenbahn abfährt (Bahnhof umstieg). Oder vom Pfaffengrund direkt zu den Sportanlagen Kirchheim. Dauert ewig bis man zu seinem Ziel ankommt. Da ist noch Luft nach oben.] Dazu habe ich mir bereits Gedanken gemacht. Wenn tatsächlich wenig Autoverkehr INF gewünscht wird. Könnte man mit Absprache der Stadt und dem Land. Nähe des Autobahnkreuz ein großen Parkplatz und Tiefgarage Areal bauen. An die eine Seilbahn mit Verbindung INF angeschlossen ist. Das würde zu einer enormen Entlastung führen. Weil der Fernverkehr nicht durch die Stadtteile geleitet wird. Außerhalb der Stadt geparkt werden kann. Sobald sich das herumgesprochen hat. Wird die Entlastung stark zu spüren sein. Eingangspunkt des Parkareals unmittelbare Nähe des Autobahnkreuz A5/A656.(Zwischen Zubringer B37/L637/Kurpfalzring zu L637/Grenzhöfer Weg/Gewerbegebiet Wieblingen. Feldbereich.) Ausgangspunkt INF z.B.zwischen " alte Kinderklinik " und Parkhaus Medizin/ Chirurgie. Mit Mobilitäshubs geht weiter zu den Einrichtungen / Kliniken.</p>	<p>Weitere Stadtteile</p>
-------------------------------------	--	---------------------------

<p>Wo bleibt die Lebensqualität für die Stadtteilbewohner ?</p>	<p>Im Nachgang zum Stadtteilgespräch über die Mobilität noch folgende Anmerkungen: Wenn die Institutionen im NF um ca. 80 % Bruttogeschossfläche wachsen wollen, dann führt das automatisch zu einem Mehrverbrauch an Energie, Ressourcen und deutlich mehr CO2 und Verkehr. Man stelle sich vor, die Stadtverwaltung fordere 80 % mehr Gebäudefläche für Ihre zukünftige Arbeit oder die rnv einen Betriebshof, der angesichts der Aufgaben im ÖV, um 80 % größer ausfallen soll. Der Protest allein wegen der Kosten wäre enorm. Der Steuerzahler darf das nämlich alles zahlen. Hier dagegen wird um die Zahl der Stellplätze gestritten. Was für ein Anachronismus. Wenn man das große Ganze betrachtet, möchte die UNI in Zusammenarbeit mit dem Klinikum einen gigantischen neuen Wirtschaftsstandort der life sciences im NF aufbauen. Hier sollen auf Kosten der umliegenden Stadtteile Profite erzielt werden und eine Nachverdichtung stattfinden wie es die Stadt Heidelberg bisher noch nicht gesehen hat. Allein Bergheim wird von einer Blechlawine aus Autos, Fahrrädern, Bussen und Straßenbahnen überrollt werden. Kirchheim wird bei der Linie 26 mit einem 20 min Takt vom Bismarckplatz abgehängt. Die Mittermaier Straße und dann die Berliner Straße werden während der Rushhour von im 3 Minutentakt abbiegenden Trams blockiert sein. Und die Beteiligten diskutieren über ein paar Stellplätze mehr oder weniger. Wenn in 15 Jahren die Sommer in Heidelberg sehr heiß und die Winter sehr nass sein werden, dann möchte ich die vielen Radler mal sehen, die verschwitzt oder durchnässt im Feld ankommen und dann noch nicht mal eine Dusche vom AG zur Verfügung haben. Jedes Kleinunternehmen bietet da schon mehr Service für seine Angestellten. Vielleicht nehmen dann doch die meisten Einpendler den kleinen, chinesischen Stromer, vollklimatisiert, den man heute schon für weniger als 10.000 € kaufen kann. Und Herr Schneider vom Stadtplanungsamt hat ja bestätigt, dass keines der Planungsbüros einen klimaneutralen Campus bis 2050 hinbekommt. Im Gegenzug muss also die Stadtgesellschaft bluten oder wie sonst sollen die wichtigen Ziele des Klimaschutzes erreicht werden? Was hier mit diesem Masterplanverfahren an Begehrlichkeiten geweckt werden ist in meinen Augen ungeheuerlich und für die angrenzenden Stadtteile inakzeptabel. Die Qualität in Forschung, Lehre und der Medizin macht sich doch nicht am Gigantismus eines Campus fest. Es gibt viele kleinere UNIs, die erfolgreicher sind als Heidelberg. Zum Schluss noch ein Wort zur Äußerung von Frau Höger: „wir waren im Campus gefangen“. Das meint genau den Irrsinn dieses Masterplanprozesses, dass die Planungsteams durch die engen Vorgaben durch alle Projektträger überhaupt nicht ihre Kompetenz, Innovation und Kreativität ausspielen konnten. Der Prozess wäre nur fair gewesen, wenn man möglichst wenig Vorgaben gemacht hätte und die erfahrenen Teams mal hätte machen lassen. Schon allein die Beschränkung auf das Neuenheimer Feld hat jede Variabilität im Keime erstickt. Bleibt nur zu hoffen, dass der Gemeinderat seine Planungshoheit, in Verantwortung für die am meisten betroffenen Stadtteile, nicht aus den Händen gibt. Die Nebelkerzen unseres Herrn OB Prof. Dr. Würzner mit einem flächendeckenden Tempo 30 km/h und kostenlosem ÖV mögen sich da bald wieder</p>	<p>Hand- schuhs- heim</p>
---	---	-----------------------------------

	<p>verziehen, um Klarheit zu schaffen zum Wohle aller hier in Heidelberg Lebenden. Vielen Dank für Ihre Geduld und herzliche Grüße von Martin F. aus Hendesse</p>	
--	---	--

<p>Dossenheimer Landstraße weiterbelasten statt Umgehung durchs Feld?</p>	<p>Ernsthaft, es gibt Handschuhsheimer, die weiter an der oder rund um die Dossenheimer Landstraße mit ihrem Verkehrsaufkommen aus dem Durchgangsverkehr mit all seinen Gefahren und dem Lärm leben wollen? Das kann ich nicht nachvollziehen. Nur weil ein paar Obstbauern eine erstaunlich schlagkräftige Lobbygruppe gebildet haben, die ständig ökologische Feigenblätter präsentiert, dahinter aber munter im Feld herumheizen und ihre die angeblich so tolle Kulturlandschaft mit ihren Wohn- und Wirtschaftsgebäuden im Außenbereich zersiedeln und ihre Felder hektarweise mit Plastikfolien abdecken? Heidelberg ist nun mal keine Landgemeinde im Odenwald, sondern eine Großstadt mit Industrie, Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten (noch) und einer riesigen Universität - da braucht es eben auch mal eine Umgehungsstraße über einen Acker, die uns Anwohner im Ortskern entlastet! Seien wir froh, dass wir die topografische Möglichkeit hier haben, in Schlierbach z.B. haben sie sie nicht.</p>	<p>Handschuhsheim</p>
---	---	-----------------------

Klimaschutz hat Vorrang	<p>Im Sinne des Klimaschutzes ist es sehr zu begrüßen, dass keine neuen Flächen in Anspruch genommen werden ( hoffentlich auch kein Mobilitätshub in Wieblingen S-Bahnhof). Heidelberg hat eine überdurchschnittlich hohe bioklimatische Belastung, wir haben in wenigen Jahren ein mediterranes Klima in unseren Städten durch Versiegelung und dichter Bebauung. Gibt es hier keine Grenze des Wachstums? Die Stadt der Zukunft muss mit einem Bruchteil des Autoverkehrs auskommen, Autofahrer müssen raus aus der Komfortzone (natürlich nicht die Krankenschwester aus Wilhelmsfeld). Wir brauchen eine Reduzierung der Lärmbelastung und Reduzierung von Schadstoffen in der Luft, Umweltqualitätsziele, dafür einen Ausbau des ÖPNV, quellnahe P&amp;R-Plätze. Wichtiger sind unversiegelte Böden in allen Stadtteilen, besonders auch in den weniger teuren Wohngegenden, regionale Grünzüge, Wasserschutzgebiete. .</p>	Wieblingen
-------------------------	--	------------

Jede weitere Straße zieht mehr Verkehr an	Es ist bekannt, dass jede Straße weiteren Verkehr anzieht. Deshalb ist es gut das Heidelberger Straßenbahnnetz auszubauen. Wenn die Schienen liegen, ist es möglich, auch andere als die jetzt geplanten Linien fahren zu lassen, wenn neuer Bedarf entsteht. Obwohl beide Büros die Straßenbahn bauen wollen, hat für mich das Modell des Büro Höger folgenden Vorteil: an beiden Stellen, wo die Straßenbahn von der Berliner Straße ins NF fährt, bzw. zur Berliner Straße zurückkommt, kann die Straßenbahn sowohl in Nord- als auch in Südrichtung weiterfahren. Diese Flexibilität ist ein Vorteil auch in besonderen Situationen wie Unfall oder technische Schäden. Allgemein ist es wichtig um den Verkehrs zu reduzieren und die Klimaziele zu erreichen, mehr quellnahe Parkplätze zu errichten, z.B. im Neckartal und an den S-Bahnhöfen Richtung Karlsruhe. Um den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern, sollten die S-Bahnen ihre Kapazität ausweiten und öfter fahren und/oder mit zusätzlichen Wagen zu fahren.	Wieblingen
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Fuß- und Radbrücke verkürzt den Fahrweg.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Es gibt keine Alternative für die Ernst-Walz-Brücke.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Es gibt teilweise eine deutliche Verkehrszunahme.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Kreuzung Mittermeier und Bergheimer Straße werden stärker belastet.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Eine erhöhte Unfallgefahr ist möglich.	Bergheim

Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Der Verkehr ist das zentrale Problem.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Fuß- und Radwegbrücke ist nicht leistungsfähig.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Für gewisse Personengruppen ist der ÖPNV nicht möglich.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Es ist gefährlich Vorgaben bezüglich der Parksituation zu geben.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Mittermeier Straße ist städtebaulich nicht geplant.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Ein Fahrradweg sollte für Winter und Sommer geplant werden.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	In den weiteren Planungen muss die Belastung der Kreuzung Mittermeier und Bergheimer Straße deutlicher berücksichtigt werden.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Reduzierung des Verkehrs ist euphemistisch.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Neue Lösungen des Verkehrs sind von Nöten.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Eine Differenzierung zwischen dem saisonalen Fahrradverkehr ist nötig.	Bergheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Der Innere Straßenbahnring ist eine optimale Erschließung.	Handschuhsheim

Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Erreichbarkeit des Einkaufszentrums im Mathematikon durch den Straßenbahnring ist wichtig.	Handschuhsheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Es ist positiv, dass kein Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld nötig ist.	Handschuhsheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Es ist positiv, dass kein Busverkehr durch das Handschuhsheimer Feld vorgesehen ist.	Handschuhsheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Fuß- und Radbrücke ist eine umweltfreundliche Entlastung für die Stadtteile und den Campus.	Handschuhsheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Wirksamkeit der P&R Anlage Handschuhsheim Nord ist nicht gegeben.	Handschuhsheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Parkgebühren sind nicht kostendeckend.	Handschuhsheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Es ist eine Haltestelle am Mathematikon nötig.	Handschuhsheim
Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Referenzdaten für die Verkehrsberechnungen sollten überprüft werden.	Handschuhsheim

Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	P&R und B&R Anlagen sollten entsprechend des Konzeptes des VRN quellnah errichtet werden.	Handschuhsheim
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Es sollten mehr Maßnahmen bezüglich einer Verringerung des Verkehrs ergriffen werden, als von den Verkehrsplanern errechnet wurde.	Handschuhsheim
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Der Verkehr ist eine gesamtstädtische Problematik.	Neuenheim
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	die verkehrstechnische Anbindung des Campus ist kritisch zu sehen.	Neuenheim
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Es gibt ein hohes Verkehrsaufkommen (Stau) in Neuenheim.	Neuenheim
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Der Zuwegungsverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen nimmt zu.	Neuenheim
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Das Konzept der Mobilitäts-Hubs ist z.B. bei Sportveranstaltungen nicht anwendbar.	Neuenheim
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Der MIV muss reduziert werden.	Neuenheim

<p>Zusammenarbeit der Stadtteile und Heidelbergs mit der Region sinnvoll</p>	<p>Wenn die Einwohnerzahl Heidelbergs bis 2050 um 20% und die Zahl der Arbeitsplätze um 25% zunehmen wird, wird notwendigerweise auch der Verkehr zunehmen. Wenn die Verkehrsplanung deshalb, wie einige fordern, wie im vergangenen Jahrhundert das Straßennetz ausbauen würde, würde dieses Wachstum vor allem in den Autoverkehr gehen. Die Planungsteams haben deshalb nach einem über mehrere Jahre gehenden Masterplanprozess bewusst nicht eine 5. Neckarquerung oder anderen Straßenbau, sondern einen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs gewählt, um die zukünftigen Probleme zu lösen. Die verkehrlichen Auswirkungen der jetzt vorliegenden Konzepte wurden durch die Gutachterbüros IVAS und VCDB berechnet: Trotz Wachstums sinken die Autozahlen, z.B. auf der Ernst-Walz-Brücke durch das Konzept ASTOC um 400 PKW, durch das Konzept HÖGER um 1 900 PKW pro Werktag im Vergleich zu 2015. Wichtig ist die Kenntnis der Grundannahmen, die diesen Verkehrsberechnungen der Gutachter zugrunde liegen. Die Projektträger gaben den Planungsteams und den Verkehrsgutachtern in einer Leistungsbeschreibung Folgendes vor (ohne, dass dies vom Gemeinderat beschlossen worden wäre):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch im Jahr 2050 müssen auf dem Unicampus noch 7 100 PKW-Stellplätze vorgehalten werden.</li> <li>• Die heute niedrigen Parkgebühren sollen bis zum Jahr 2050 nicht stärker als die Inflation steigen und damit nicht kostendeckend sein, obwohl kostendeckende Parkgebühren im Koalitionsvertrag 2021 der Landesregierung beschlossen wurden.</li> <li>• Zusätzlich wurde in der Verkehrsberechnung angenommen, dass im Jahr 2050 Home-Office nicht häufiger genutzt wird als im Jahr 2015.</li> <li>• Dasselbe gilt für Digital-Learning, das für 2050 als genauso häufig angenommen wurde wie vor 6 Jahren.</li> <li>• Der niedrige PKW-Besetzungsgrad von heute im Schnitt 1,3 Personen pro PKW wird auch in Zukunft nicht verbessert werden. Alle diese Vorgaben sind jedoch mit zukünftigem Klimaschutz nicht vereinbar. Allein eine Erhöhung des durchschnittlichen Besetzungsgrades der PKW auf 1,6 würde den heutigen Autoverkehr um knapp ein Fünftel reduzieren. Nicht alle Arbeitnehmer können Home-Office machen. Wenn jedoch in Zukunft im Durchschnitt aller Arbeitnehmer nur ein Werktag in der Woche im Home-Office gearbeitet wird, würde dies den Autoverkehr zur Arbeit um ein weiteres Fünftel reduzieren. Und bei kostendeckenden Parkgebühren käme es zu einem wesentlich stärkeren Umstieg vom Auto auf ÖPNV und Fahrrad als im jetzt vorliegenden Verkehrsgutachten berechnet. Dieser Umstieg wäre dabei konzeptbedingt bei HÖGER stärker als bei ASTOC. Hier liegen die Schlüssel zu einer weiteren Entlastung der Stadtteile vom Autoverkehr. Ein Beispiel: Die bei HÖGER enthaltene Fuß- und Radbrücke reduziert unter den angenommenen Rahmenbedingungen nach den Berechnungen von IVAS den Autoverkehr um 700 Autofahrten pro durchschnittlichem Werktag. Werden im Neuenheimer Feld kostendeckende Parkgebühren eingeführt, erhöht sich die Wirkung auf 1 500 bis 2 000 Autofahrten weniger. Zum Vergleich: Ohne Maßnahmen würde es im Jahr 2035 28 000 PKW-Fahrten/Werktag in und aus dem Campus geben.</li> </ul>	<p>Hand- schuhs- heim</p>
<p>Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:</p>	<p>Keine Brücke für MIV / ÖPNV.</p>	<p>Wieblin- gen</p>

Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Trennung von MIV und Straßenbahn ist positiv zu bewerten.	Wieblingen
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Schnellbustrasse ab Pfaffengrund - Wieblingen bietet keine Effizienzsteigerung.	Wieblingen
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Öko-Bilanz wäre schlecht für den Stadtteil.	Wieblingen
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Fuß- und Radwegbrücke verstößt gegen das Naturschutzgesetz.	Wieblingen
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Auswirkungen auf den Verkehr und die Investitionskosten sind bei Brückenbau unverhältnismäßig.	Wieblingen
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Es gibt fast keine Maßnahmen außerhalb von Heidelberg.	Wieblingen
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Es muss Maßnahmen in der Region bezüglich der Pendler geben.	Wieblingen
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Es muss neue Methoden zur Verkehrserschließung geben.	Wieblingen
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Es gibt zu viel Verkehr im Neuenheimer Feld aufgrund der Funktionsvielfalt.	Weitere Stadtteile
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Es gibt den Eindruck, dass die Masterplanentwicklung ohne Verkehrskonzept entstanden ist.	Weitere Stadtteile
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	In Bergheim nimmt der Verkehr zu.	Weitere Stadtteile
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Der Umstieg auf den ÖPNV hat Grenzen.	Weitere Stadtteile

Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Der Bahnhof und die Bergheimer Straße sind problematisch.	Weitere Stadtteile
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Es müssen Möglichkeiten geschaffen werden, die Höhe zu bauen.	Weitere Stadtteile
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Die Zielgruppen müssen überprüft werden.	Weitere Stadtteile
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Der Vorschlag der Seilbahn soll in Betracht gezogen werden.	Weitere Stadtteile
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Verkehrsknotenpunkte sollen weiter vertieft werden.	Weitere Stadtteile
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Es soll sich auf Push-Maßnahmen bei der Reduzierung des Individualverkehrs konzentriert und im VEP behandelt werden.	Weitere Stadtteile
Kommentar aus dem Stadtteilgespräch am 05.10. 2021:	Eine Reservetrasse soll für einen 3. Ring versehen werden.	Weitere Stadtteile

<p>Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10 2021, Kommentar des Stadtteilvereins Wieblingen, Ingrid Herrwerth und Inge Winkler-Hansen:</p>	<p>Vorbemerkung Insgesamt hat sich die Mobilitätsplanung aus Sicht von Wieblingen positiv entwickelt. Die Punkte, die sich auf Wieblingen besonders negativ ausgewirkt hätten, sind aus beiden Entwürfen fast komplett verschwunden. Interessant dabei ist, wie ähnlich die Mobilitätslösungen in beiden Entwürfen jetzt sind. Dass beide Büros nach so vielen Iterationen zu diesem Ergebnis kommen, lässt hoffen, dass effiziente Verkehrslösungen gefunden wurden, die zur Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr und CO2-Emissionen beitragen, nicht nur auf dem Campus, sondern in Heidelberg und der Region insgesamt. Einen Straßenbahnring, wie in beiden Entwürfen vorgesehen, sehen wir als wirkungsvolle Maßnahme zur Erschließung des Campus und Reduzierung des MIV an. Dabei glauben wir, dass eine Trennung von MIV und Straßenbahntrasse, wie bei Höger vorgesehen, effektiver ist als eine gemeinsame Nutzung beider Verkehrsmittel auf einer verbreiterten Straße, um der Straßenbahn freie Fahrt zu garantieren. Doch nun zu den Vor- und Nachteilen für Wieblingen im Detail: + Wir begrüßen, dass beide Entwürfe keine Brücke für MIV/ÖPNV vorsehen. Dies wäre eine Bedrohung des Naturschutzgebietes am Altneckar gewesen und hätte massive Auswirkungen auf die Wohnqualität in Wieblingen Süd. Hier müssten Verbindungsstraßen vom S-Bahnhof zur Brücke mitten durch das Wohngebiet gebaut werden. Die Abgase von täglich tausenden von Fahrzeugen würden die Luftqualität stark beeinträchtigen. Die wenigen verbleibenden Grünflächen in diesem Bereich, die auch zur Abkühlung des Wohngebietes beitragen, würden weiter reduziert. - Das Büro Höger sieht am Bahnhof Pfaffengrund-Wieblingen einen multimodalen Mobilitäts-HUB vor, der etwa 123.000 m<sup>2</sup> Platz braucht. Pendler sollen hier in die neuen Schnellbusse einsteigen, die von Eppelheim bzw. von Walldorf kommen und dann über die Autobahn zum Campus fahren. Der Schnellbus von/nach Walldorf kann langfristig durch die Verlängerung der Straßenbahn ersetzt werden. Von dieser Schnellbus-Trasse ab Pfaffengrund-Wieblingen versprechen wir uns keine große Effizienzsteigerung. Der Bus würde mit den Autos auf der Autobahn um den Platz konkurrieren. Ein optimierter Anschluss vom Heidelberger Bahnhof zu Bus/Bahn ins Neuenheimer Feld könnte hier besser helfen. Die Öko-Bilanz dagegen wäre schlecht. Der Pendlerverkehr würde auf einen zielnahen Parkplatz gelockt, nur um die letzten 5 Kilometer mit dem Bus zurückzulegen. In Wieblingen würden Grünflächen versiegelt und wichtige Frischluftschneisen geschlossen. Das Stadtklimagutachten von 2015 empfiehlt ausdrücklich keine weitere Bebauung in diesem Gebiet. - Auch eine schlanke Fahrrad-/Fußgängerbrücke durch das Naturschutzgebiet am Altneckar ist ein Verstoß gegen das Naturschutzgesetz und die europäische FFH-Verordnung. Nicht nur der Baukörper an sich und seine nächtliche Beleuchtung, sondern schon die Baumaßnahme sind nicht akzeptable Eingriffe in das schützenswerte Areal. Die Auswirkungen auf den Verkehr sehen wir dagegen als gering an. Zitat aus der ASTOC-Broschüre: „Die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell ergeben folgende modale Verlagerungen im Neuenheimer Feld durch eine Fuß- und Rad-Brücke: +400 zu Fuß gehende, knapp +1.000 Radfahrende, während den öffentlichen Verkehr -600 Personen weniger benutzen und der Pkw-Verkehr um knapp -400 Fahrten zurückgeht. Es lässt sich zwar ein kleiner verkehrlicher Nutzen mit Verlagerungen von etwa 400 Fahrten weg vom Pkw feststellen, jedoch ist</p>	<p>Wieblingen</p>
---	---	-------------------

dieser Effekt bei täglich insgesamt über 120.000 zurückgelegten Wegen im Neuenheimer Feld als sehr gering einzuschätzen.“ Die Investitionskosten von über 6,5 Millionen stehen dazu nicht im Verhältnis. Zudem wird derzeit eine weitere Radbrücke an oder neben der A5 nach Dossenheim geprüft, so dass eine 3. Fahrradbrücke zwischen Bergheim/Wieblingen und dem nördlichen Neckarufer (Neuenheim/ Dossenheim) nicht nötig und auch nicht sinnvoll erscheint. Schlussbemerkung: Aus dem Verkehrsgutachten von IVAS geht hervor, dass bei der Berechnung des Regionalverkehrs quell- und zielnahe P+R-Parkplätze vorgesehen sind. Es war für uns schwer nachvollziehbar, inwieweit sich diese Berechnungen auf die Verkehrsplanung auswirken. Wir finden bei den Büros ASTOC und Höger fast keine Maßnahmen außerhalb von Heidelberg. Irritierend ist ein Zitat aus der RNZ vom Büro Höger: „Obwohl viele Nutzer des Neuenheimer Feldes aus dem Umland kommen, steht diese Betrachtung noch aus. Wir waren im Campus gefangen. Eine erweiterte Verkehrsbetrachtung war in dieser Prozessphase nicht vorgesehen.“ Da viele Verkehrsprobleme durch Pendler verursacht werden, müssen dringend Maßnahmen in der Region ergriffen werden. Diese vermissen wir im Masterplan. Falls im Zuge des Masterplanprozesses Verkehrsplanungen vorgesehen sind, die Auswirkungen auf Wieblingen haben, gehen wir davon aus, dass diese Pläne bei einer Öffentlichkeitsveranstaltung im Stadtteil vorgestellt werden (wie das 2020 im Bezirksbeirat beschlossen wurde.)

<p>Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10 2021, Kommentar des Stadtteilvereins Neuenheim, Andreas Knorn:</p>	<p>Grundlage des Kommentars ist die Vorstellung der Entwicklungsentwürfe der konkurrierenden Planungsbüros Astoc und Höger in der öffentlichen Veranstaltung am 23.September 2021 im Neuenheimer Feld 252. Von grundsätzlicher Bedeutung ist für den STVN die Unterscheidung der generellen Erreichbarkeit des Planungsgebietes und der inneren verkehrstechnischen Erschließung. Als unmittelbar angrenzender Stadtteil haben hier zwar beide Themen einen unmittelbaren verkehrstechnischen Einfluss auf den Stadtteil Neuenheim, jedoch sind gerade die Stadtteile Handschusheim im Norden und Bergheim im Süden bezüglich der aktuellen verkehrstechnischen Grundanbindung gleichermaßen betroffen. Verkehrstechnische Anbindung Planungsgebiet: Im Stadtteilverein gibt es viele Stimmen, die dem Planungsprozess hinsichtlich der Grundanbindung kritisch entgegenstehen. Unzählige Vorgaben der unterschiedlichen Interessenvertreter im Verlauf der bisherigen Wettbewerbsphase haben nicht sehr überraschend zu einem gewissen Rückzugszenario der Planungsbüros hinsichtlich den Erreichbarkeitsvarianten Neckarquerung in unterschiedlichen Varianten oder Nordzubringer geführt. Dieses die Heidelberger Bürgerschaft über Jahrzehnte beschäftigte ungelöste Thema, eigentlich nicht zuletzt Mitauslöser dieses Masterplan-prozesses, wird im aktuellen Planungsstadium gefühlt nicht mehr bearbeitet. Jedoch sind gerade hier enorme Auswirkungen auf die angrenzenden Stadtteile zu verzeichnen, so dass die Priorität der Bearbeitung dieses Thema weit vor der inneren Erschließung zu sehen ist. Folglich fällt es schwer, sich bei der angestrebten Nachverdichtung mit einer inneren Erschließung zu beschäftigen, wenn in letzter Konsequenz die zur Zeit bemühten Zuwegungen Ernst Walz Brücke über den Stadtteil Bergheim und Dossenheimer Landstraße über den Stadtteil Handschusheim als unverändert gesetzt fungieren sollen Innere verkehrstechnische Organisation: Beide Teams setzen zum großen Teil auf die bereits vorhandene Erschließung der inneren Ringstraße. Der Erfolg des Konzepts mit geplanten Mobilitäts-Hubs (in leicht unterschiedlicher Anbindung bei den beiden Büros Astoc und Höger) steht und fällt mit der generellen Erreichbarkeit. Hier sind unmittelbar negative Auswirkungen auf unseren unmittelbar angrenzenden Stadtteil zu befürchten. Wenn auch dem unberechtigten Parken mit einer intensiven Überwachung des ruhenden Verkehrs eventuell entgegengewirkt werden kann, so wird der Zuwegungsverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen in nicht hinnehmbaren Maßen die Gesamtsituation im Stadtteil zukünftig verschärfen. Hieran wird auch die Transformation hin zur Elektromobilität in den nächsten Jahren nichts ändern. Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass im Neuenheimer Feld., wenn auch teilweise außerhalb der ´blauen Linie´, intensive Sportnutzungen für unterschiedliche Nutzergruppen neben dem Universitätsbereich aus dem Vereinsbereich stattfinden, für die Konzepte basierend auf Mobilitäts-Hubs im Planungsgebiet teilweise nicht anwendbar sind. Die derzeitige Anbindung dieser Bereiche bei Standardnutzungen wird schon heute zu einem Großteil über Fahrradwegverbindungen geleistet, jedoch sind für eine Vielzahl von Wettkampfveranstaltungen gerade im Kinder- und Jugendbereich geschuldet durch den Einzugsbereich Rhein-Neckar-Raum Erreichbarkeiten über MIV unabdingbar. Fazit: Die beiden Entwurfsansätze haben sich</p>	<p>Neuenheim</p>
---	--	------------------

	<p>in den Kernfragen nahezu angeglichen, eine zukunftssträchtige Lösung zur Erreichbarkeit des Planungsgebietes erscheint zum jetzigen Zeitpunkt zumindest für den Zeitraum bis 2035 nicht angeboten.</p>	
--	---	--

<p>Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10 2021, Kommentar des Stadtteilvereins Handschuhsheim, Jürgen Grieser:</p>	<p>Die Ergebnisse der Konsolidierungsphase sind bemerkenswert. Sie zeigen, dass sich der Masterplanprozess gelohnt hat. Das Team ASTOC hat sich in der Konsolidierungsphase den schon seit Beginn durch das Team HÖGER vertretenen stadt-, natur- und klimaverträglichen Lösungen angeschlossen. 1 Erschließung mit einem inneren Straßenbahnring Beide Teams haben aus den von IVAS/VCDB berechneten 10 Mobilitätsvarianten die zur Erschließung des Campus optimale Variante einer modernen Straßenbahnbindung auf dem inneren Straßenbahnring gewählt. Damit können Beschäftigte und Studierende aus der Stadt und der Region (Weinheim, Bergstraße, PHV und von den S-Bahnen, im Konzept HÖGER auch aus Eppelheim und Kirchheim) und Bewohner Handschuhsheims den Campus und die Kliniken umsteigefrei, mit kurzen Fußwegen und viel besser als heute erreichen. Für Handschuhsheim ist zusätzlich wichtig, dass mit diesen Straßenbahnlinien auch das Einkaufszentrum im Mathematikon (ALDI, REWE; Rossmann etc.) erreicht werden kann. Dazu fehlt in den Konzepten eine Haltestelle am Mathematikon, die in der planfestgestellten Trasse noch enthalten war. Eine solche Haltestelle ist auch für eine umsteigefreie Verbindung von allen Haltestellen im Campus zu dem einzigen Einkaufszentrum im Campus notwendig, damit die folgenden Wegeketten ermöglicht werden: - Einkaufen von Beschäftigten und Studierenden bei der Heimfahrt beim Umstieg an der Haltestelle Technologiepark - Einkaufen von Bewohnern des Campus - Einkaufen von Besuchern stationärer Patienten in den Kliniken - Einkaufen von Besuchern der Jugendherberge 2 Kein Nordzubringer oder Busverkehr durch das Handschuhsheimer Feld notwendig Beide Konzepte kommen ohne einen Nordzubringer und ohne Busverkehr durch das Handschuhsheimer Feld aus. Dies hält störenden Kraftfahrzeugverkehr aus dem für die Nahrungsmittelerzeugung, den Naturschutz und die Naherholung wertvollen Gebiet fern. 3 Wirksamkeit eines zielnahen P&amp;R-Platzes in Handschuhsheim nicht gegeben Der im Nordosten des Handschuhsheimer Feldes angedachte zielnahe P&amp;R-Platz hätte deutlich mehr Nach- als Vorteile. Nach den Plänen soll er mit einer neuen Straßenbahnhaltestelle östlich der B3 angebunden werden. Diese angedachte neue Straßenbahnhaltestelle wird jedoch sehr wahrscheinlich nicht realisiert werden, da in ihrem Umkreis außer dem P&amp;R-Platz keine weiteren Ziele oder Quellen vorhanden sind. Die Wohngebiete in Dossenheim sind durch die bestehende Haltestelle Dossenheim Süd gut und ausreichend angebunden. Eine Straßenbahnhaltestelle allein für Nutzer des P&amp;R-Platzes morgens stadtein- und nachmittags stadtauswärts rechnet sich nicht. In diesem Falle wäre der P&amp;R-Platz der Türöffner für einen Ausbau der Feldwege im Handschuhsheimer Feld für einen Busshuttle und damit für den KFZ-Verkehr und für einen Nordzubringer. Der Einfluss auf die KFZ-Verkehrsmenge auf der Dossenheimer Landstraße in Handschuhsheim wäre überdies mit ca. 0,5% äußerst gering und nicht spürbar. Bei dieser Berechnung wurde angenommen, dass die Parkplätze auf dem P&amp;R-Platz bzw. dem P&amp;R-Parkhaus kostenlos angeboten werden. Dies erscheint für die Zukunft nicht machbar. Werden Parkgebühren unterstellt, läge der Einfluss auf die Verkehrsmenge auf der Dossenheimer Landstraße im Bereich von nur 0,2%. Bei zielnahe P&amp;R besteht grundsätzlich das Problem, dass Einpendler den überwiegenden Teil ihrer Fahrtstrecke mit dem PKW und nur die „letzte Meile“ mit dem Umweltverbund zurücklegen.</p>	<p>Handschuhsheim</p>
---	---	-----------------------

Dies steht einer Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen entgegen. In dem Masterplankonzept sollte deshalb der zielnahe P&R-Platz Handschuhsheim Nord nicht übernommen werden und stattdessen, wie in beiden Konzepten enthalten, der quellnahe P&R und B&R an Haltestellen der S-Bahnen und der Überlandstraßenbahn 5 entsprechend dem Konzept des VRN ausgebaut werden.

4 Zusätzliche Fuß- und Fahrradbrücke Die Fuß- und Fahrradbrücke nach dem Konzept HÖGER erscheint als guter Kompromiss, der den Unicampus nach Westen hin öffnet und eine direkte, umweltfreundliche Verbindung - zu dem geplanten Radschnellweg von Mannheim-Edingen, - zur Haltestelle SRH-Campus der OEG - zum Campus der SRH-Hochschule und - zwischen Handschuhsheim und Wieblingen schafft. Die reine Fuß- und Fahrradbrücke belastet im Gegensatz zu einer KFZ-Brücke nicht die Wieblingener Wohnbevölkerung. Sie führt zu einem neuen umweltfreundlichen Alternativangebot zum Autoverkehr und entlastet dadurch die Stadtteile Bergheim, Neuenheim, Handschuhsheim, Wieblingen und den Unicampus. Sie sollte, wie von HÖGER vorgeschlagen, in einer möglichst naturverträglichen, schlanken Holzbauf orm geprüft werden.

5 Weitere Maßnahmen notwendig Die bisherigen Mobilitätsmaßnahmen der Konzepte reduzieren die mit dem Auto zurückgelegten Fahrten im Vergleich zu 2015, bei Team HÖGER stärker als bei Team ASTOC. Bei der Erarbeitung des endgültigen Masterplans ist aber ein besonderes Augenmerk auf eine weitere Reduzierung des Autoverkehrs in Handschuhsheim, Neuenheim, Bergheim und Wieblingen und auf eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechend der Klimaschutzziele Heidelbergs zu legen. Dazu sollten u.a. - die in der Leistungsbeschreibung vorläufig festgelegte Zahl der PKW-Stellplätze verringert werden, z.B. nach der Berechnung des Teams HÖGER auf maximal 5 300 mit dem heute schon möglichen ÖPNV Minderungsfaktor von 30% bzw. auf 3 500 mit einem ÖPNV Minderungsfaktor von 20% durch eine absehbare Änderung der Gesetzeslage. - die Parkgebühren nach der Festlegung im Koalitionsvertrag 2021-2026 von GRÜNEN und CDU Baden-Württemberg und den Vorschlägen des Teams HÖGER auf ein kostendeckendes Niveau angehoben werden. Die bisher für die Verkehrsberechnungen angenommenen Parkgebühren von 35,- €/Monat im Jahr 2035 (heute 26,- €/Monat) und 47,- €/Monat im Jahr 2050 sind viel zu niedrig und nicht kostendeckend. - die PKW-Stellplätze in zu erstellende Tiefgaragen verlegt werden. Diese sparen Fläche und können durch Parkgebühren finanziert werden. - die zahlreichen von ASTOC und HÖGER aufgeführten Maßnahmen zur Reduktion des MIV umgesetzt werden.

<p>Kommentar aus dem Stadteilgespräch am 05.10 2021, Kommentar des Stadtteilvereins Bergheim, Johannes Bauer:</p>	<p>Eine verpasste Chance - für Bergheim Beide vorgelegten Entwürfe enthalten keine Vorschläge, die in irgendeiner Weise die Verkehrssituation in Bergheim verbessern könnten. Eine spürbare Entlastung könnte allein eine fünfte Neckarquerung, etwa auf der Höhe der Grenze der beiden Stadtteile Bergheim und Wieblingen, bringen. Der (motorisierte) Individualverkehr soll weiterhin von Osten, Westen und Süden kommend allein über die Ernst-Walz-Brücke geführt werden, mit steigender Tendenz. Für eine Verringerung des Verkehrsaufkommens auf dieser Trasse stehen keine alternativen Routen zur Verfügung. Noch ist eine abschreckende Wirkung durch restriktive Parkbewirtschaftung im Neuenheimer Feld (weniger Parkplätze, höhere Preise) zu erwarten, dies dürfte sich als Wunschdenken erweisen. Die Bus- und Bahnverkehre sind ebenfalls auf die Ernst-Walz-Brücke angewiesen. Hier kommt noch hinzu, dass, z.B. bei der beabsichtigten Schaffung einer weiteren StraBa Linie vom PHV zum Neuenheimer Feld, was ja sinnvoll wäre, die jetzt schon problematische Kreuzung Mittermaier-straße und Bergheimer Straße mit dem zentralen Stra-Ba-Knoten Betriebshof noch stärker belastet wäre. Da hilft auch die (Teil-)Entnahme der Linie 21 und die Reduzierung der Taktzahl auf der Linie 26 nur wenig; im Gegenteil, für Bergheim sind das schlechte Nachrichten. Wie bereits IVAS/VCB in der Untersuchung „Masterplan Im Neuenheimer Feld -Verkehrsmodelle auf dem Prüfstand“ vom 28.11.2019 festgestellt haben, führen die im ÖPNV vorgesehenen Maßnahmen zu teilweise deutlichen Verkehrszunahmen. Zum damaligen Zeitpunkt war in die Berechnungen noch eine neue Neckarbrücke für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV (Busse) sowie Rettungsdienste einbezogen gewesen. Eine solche Brücke ist in den Plänen von Astoc und Höger nicht mehr vorgesehen. Lediglich in den Plänen von Höger ist noch eine Fuß- und Radwegebrücke von Wieblingen ins Neuenheimer Feld auf der Höhe des Tiergarten-Schwimmbads vorgesehen. Dieser Vorschlag erscheint absolut unrealistisch angesichts der bereits in Planung befindlichen „Rad- und Fußverbindung über den Neckar“ östlich des Wieblinger Stauwehrs. Die Stadt wird es sich nicht leisten können, einen weiteren Millionenbetrag für eine zweite Fuß- und Radwegebrücke westlich des Stauwehrs aufzuwenden. Die von Astoc und Höger vorgesehen Maßnahmen zur Verringerung der Attraktivität des MIV-Verkehrs – bei Astoc eine Verringerung des MIV-Anteils auf 19%, bei Höger auf 17% des MIV-Anteils im Vergleich zu heute 37% MIV-Anteil – werden im Gegenteil durch ein „verbessertes“ ÖPNV-Angebot mit weiteren Stra-Ba-Linien für Bergheim eine verkehrliche Verschlechterung bedeuten. Schon jetzt kommt es auf der Bergheimer Straße fast täglich zu beinahe- und tatsächlichen Unfällen mit Bahnen und Bussen, meist zu Lasten von unaufmerksamen und ortsfremden AutofahrerInnen (Linksabbieger beim Queren der Stra-Ba-Trasse, blockierte Kreuzung Bergheimer/Mittermaierstraße); die zu erwartende höhere Frequenz wird auch hier wohl kaum durch "verkehrsberuhigende" Maßnahmen aufzufangen sein. Eine kleine Verbesserung scheint es allein im Bereich der Fußgänger- und FahrradfahrerInnen zu geben. Mit der bereits beschlossenen und geplanten Fahrradbrücke östlich des jetzigen Stauwehrs wird tatsächlich der Weg ins</p>	<p>Bergheim</p>
---	---	-----------------

	<p>NF wohl um einige wenige Minuten verkürzt. Bemerkbar machen wird sich dies allerdings nur dann, wenn die Fahrrad-Trasse vom Hbf ausgehend konsequent aus der Mittermaierstraße herausverlagert wird.</p>	
--	---	--

<p>Fahrrad- und Fussgängerbrücke Wieblingen</p>	<p>Wir befürworten als Wieblingen ganz klar die Errichtung der Brücke zwischen Wieblingen und dem Neuenheimer Feld. Dies würde eine erhebliche Aufwertung unseres Stadtteiles bedeuten. Freizeiteinrichtungen, besonders für Kinder, wären schneller und einfacher erreichbar. Die Fahrradbrücke am Wehr ist dahingehend nicht gleichwertig, da die Mannheimer Straße wieder insbesondere für Kinder zu gefährlich ist. Die Brücke ist u.E. seit langem fällig, viele Autofahrten könnten zu Fuss oder per Rad erledigt werden.</p>	<p>Wieblingen</p>
<p>Zusammenarbeit der Stadtteile und Heidelberg mit der Region sinnvoll</p>	<p>Wenn die Einwohnerzahl Heidelbergs bis 2050 um 20% und die Zahl der Arbeitsplätze um 25% zunehmen wird, wird notwendigerweise auch der Verkehr zunehmen. Wenn die Verkehrsplanung deshalb, wie einige fordern, wie im vergangenen Jahrhundert das Straßennetz ausbauen würde, würde dieses Wachstum vor allem in den Autoverkehr gehen. Die Planungsteams haben deshalb nach einem über mehrere Jahre gehenden Masterplanprozess bewusst nicht eine 5. Neckarquerung oder anderen Straßenbau, sondern einen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs gewählt, um die zukünftigen Probleme zu lösen. Die verkehrlichen Auswirkungen der jetzt vorliegenden Konzepte wurden durch die Gutachterbüros IVAS und VCDB berechnet: Trotz Wachstums sinken die Autozahlen, z.B. auf der Ernst-Walz-Brücke durch das Konzept ASTOC um 400 PKW, durch das Konzept HÖGER um 1 900 PKW pro Werktag im Vergleich zu 2015. Wichtig ist die Kenntnis der Grundannahmen, die diesen Verkehrsberechnungen der Gutachter zugrunde liegen. Die Projektträger gaben den Planungsteams und den Verkehrsgutachtern in einer Leistungsbeschreibung Folgendes vor (ohne, dass dies vom Gemeinderat beschlossen worden wäre):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch im Jahr 2050 müssen auf dem Unicampus noch 7 100 PKW-Stellplätze vorgehalten werden.</li> <li>• Die heute niedrigen Parkgebühren sollen bis zum Jahr 2050 nicht stärker als die Inflation steigen und damit nicht kostendeckend sein, obwohl kostendeckende Parkgebühren im Koalitionsvertrag 2021 der Landesregierung beschlossen wurden.</li> <li>• Zusätzlich wurde in der Verkehrsberechnung angenommen, dass im Jahr 2050 Home-Office nicht häufiger genutzt wird als im Jahr 2015.</li> <li>• Dasselbe gilt für Digital-Learning, das für 2050 als genauso häufig angenommen wurde wie vor 6 Jahren.</li> <li>• Der niedrige PKW-Besetzungsgrad von heute im Schnitt 1,3 Personen pro PKW wird auch in Zukunft nicht verbessert werden. Alle diese Vorgaben sind jedoch mit zukünftigem Klimaschutz nicht vereinbar. Allein eine Erhöhung des durchschnittlichen Besetzungsgrades der PKW auf 1,6 würde den heutigen Autoverkehr um knapp ein Fünftel reduzieren. Nicht alle Arbeitnehmer können Home-Office machen. Wenn jedoch in Zukunft im Durchschnitt aller Arbeitnehmer nur ein Werktag in der Woche im Home-Office gearbeitet wird, würde dies den Autoverkehr zur Arbeit um ein weiteres Fünftel reduzieren. Und bei kostendeckenden Parkgebühren käme es zu einem wesentlich stärkeren Umstieg vom Auto auf</li> </ul>	<p>Weitere Stadtteile</p>

	<p>ÖPNV und Fahrrad als im jetzt vorliegenden Verkehrsgutachten berechnet. Dieser Umstieg wäre dabei konzeptbedingt bei HÖGER stärker als bei ASTOC. Hier liegen die Schlüssel zu einer weiteren Entlastung der Stadtteile vom Autoverkehr. Ein Beispiel: Die bei HÖGER enthaltene Fuß- und Radbrücke reduziert unter den angenommenen Rahmenbedingungen nach den Berechnungen von IVAS den Autoverkehr um 700 Autofahrten pro durchschnittlichem Werktag. Werden im Neuenheimer Feld kostendeckende Parkgebühren eingeführt, erhöht sich die Wirkung auf 1 500 bis 2 000 Autofahrten weniger. Zum Vergleich: Ohne Maßnahmen würde es im Jahr 2035 28 000 PKW-Fahrten/Werktag in und aus dem Campus geben.</p>	
--	--	--

<p>Die Rettung für Bergheim – der Burelli-Tunnel, vom Hauptbahnhof bis zur Ernst-Walz-Brücke</p>	<p>Und nach der Brücke dann direkt in die Tiefgarage an der Berliner Straße zum Mobilitätshub. Das ist die Heidelberger Stadtgesellschaft nach dem Desaster mit dem neuen Betriebshof den Bergheimern schuldig und das Land kann sich da ruhig mal finanziell engagieren. Die Pläne von Burelli gibt's ja noch und da die Mittermaierstraße keine Bundesstraße ist und außerhalb des Campus liegt, kann man sofort damit loslegen und hier einen schönen Boulevard zwischen Ost- und Westbergheim anlegen. Damit kann man Bergheim echt aufwerten und auf der freigewordenen Fahrspur fährt dann die chinesische ART-Bahn (Autonomous Rail Rapid Transit) vom PHV ( mit den Restpendlern) über die Speyerer Straße und durch die Mittermaier Straße bis in den Campus INF und das Ganze ohne Gleise und ohne Oberleitung elektrisch bis zu 70 km/h schnell. So, jetzt seid Ihr dran, viele Grüße aus Hendsesse von Martin. F</p>	<p>Hand- schuhs- heim</p>
--	--	-----------------------------------

Lösung ohne (mit weniger) Autos problemlos möglich	Eine gut funktionierendes Neuenheimer Feld mit deutlich weniger motorisiertem Individualverkehr (MIV) ist möglich und auch zwingend erforderlich. Die ökologische und verkehrstechnische Entlastung des Feldes ist mit einem breiten Maßnahmenbündel in jedem Fall gut möglich. Dieses Maßnahmenbündel ist u.a. sehr gut auf den Internetseiten des Bündnis Bürgerbeteiligung Masterplan Neuenheimer Feld ( <a href="https://buendnis-masterplan.de/">https://buendnis-masterplan.de/</a> ) und des Stadtteilvereins Handschuhsheims ( <a href="http://www.tiefburg.de/masterplan_nhf.htm">http://www.tiefburg.de/masterplan_nhf.htm</a> ) sowie in dem Leserbrief von Dieter Teufel in der Onlineausgabe der RNZ von heute dargestellt worden. Einzelmaßnahmen wie eine Autobrücke oder eine Brücke für ÖPNV+Rettungsfahrzeuge oder ein Nordzubringer sind bei weitem nicht zielführend. Es ist darüberhinaus wahrlich nicht sinnvoll hierfür 2 ökologisch sehr wertvolle Areale Heidelbergs preiszugeben. Eine Reduktion des MIV durch oben genanntes Maßnahmenbündel bindet natürlich nicht nur die vier Stadtteile Bergheim, Handschuhsheim, Neuenheim und Wieblingen, sondern die gesamte Stadt HD mit ein. Und davon wird auch die gesamte Stadt profitieren, wenn alle bereit sind dieses Maßnahmenbündel umzusetzen. Ich erwarte, dass sich das am Ende das ausgewählte Büro auch an die jetzt vorgestellten Planungen weitestgehend hält.	Weitere Stadtteile
--	--	--------------------

Angebot und Nachfrage	<p>Wir leben in einer Marktwirtschaft, wo schon immer Angebot und Nachfrage mitbestimmend sind. Die Anzahl der Parkplätze sollte weiter reduziert werden und die Parkgebühren angehoben werden. Mit den weiteren bekannten Maßnahmen des Bündnis Bürgerbeteiligung wird es von alleine nach den Gesetzen der Marktwirtschaft zu der so wichtigen Verminderung des Individualverkehrs im Neuenheimer Feld kommen. Die Patienten dürfen gerne und können weiterhin mit dem Auto kommen. Das Probleme stellen die vielen Arbeitnehmer dar, die - alleine in einem Auto sitzend - lernen müssen, dass man auch sehr gut mit P&amp;R oder E-Bikes etc. zu seine Arbeitsplatz kommt. Wer das Angebot für Autos mit Brücken und Zubringern erhöht, vergreift sich an bedeutsamen Natur (schutz) gebieten und ist wahrlich nicht zukunftsorientiert. Eine ' Klimastadt' wie Heidelberg mit einem Klimabürgermeister Würzner muss ein Vorreiter für ökologische Verkehrspolitik werden. Und das gilt für alle Stadtteile gleichsam.</p>	Weitere Stadtteile
-----------------------	--	--------------------