

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung, Herr Zimmermann
buergerbeteiligung@heidelberg.de

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

PROTOKOLL

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr

Veranstaltungsende: 21:45 Uhr

Protokoll: Andreas Ueckert, Büro Stein/memo-consulting

Ablauf

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

1. Begrüßung, Einführung, Programm

Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald, das Moderationsteam des Masterplanverfahrens, begrüßen die Anwesenden zur Öffentlichen Veranstaltung der Stufe 3 des Planungsateliers im Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld.

Ziel des Masterplanverfahrens ist es, mit dem zeitlichen Horizont 2050 eine fundierte, nachhaltige Entwicklungsperspektive für das Neuenheimer Feld zu schaffen, die nach Möglichkeit die Perspektiven und Interessen aller Anlieger berücksichtigt und austariert.

Zu diesem Zwecke wurden in der ersten Stufe des Planungsateliers von den vier beteiligten Planungsbüros erste Ideen entwickelt und vorgestellt (s. Abb. 1). Mit den Anmerkungen und Kritiken der Bürgerschaft wurden diese Ideen in der zweiten Stufe zu jeweils zwei Ansätzen für Entwicklungsperspektiven pro Team weiterentwickelt, d.h. zu insgesamt acht Entwürfen. Auch hier wurden wiederum Anmerkungen und Kritiken gesammelt und für eine Konkretisierung von nunmehr nur noch einem Entwurf pro Team genutzt. Diese vier Entwicklungsperspektiven sollen in der heutigen Veranstaltung vorgestellt und diskutiert werden.

Parallel zur heutigen Öffentlichen Veranstaltung beginnt wieder eine Runde der Online-Beteiligung. Auf der Website www.masterplan-neuenheimer-feld.de können bis zum 28.07.2019 um 23:59 Uhr die Entwürfe ebenfalls kommentiert werden.

Überblick über das Planungsatelier

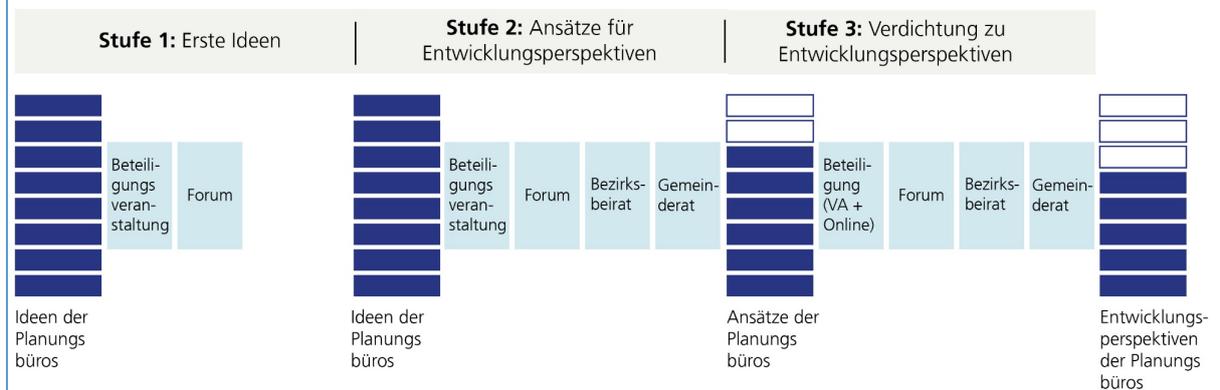


Abbildung 1: Überblick über das Planungsatelier, Prinzipdarstellung (Amt für Öffentlichkeitsarbeit, Heidelberg)

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

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

2. Kurzpräsentationen der Planungsteams

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

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

3. Eindrücke der Projektträger

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Wandelgang-Diskussionen der Entwürfe

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

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

5. Eindrücke aus den Diskussionen

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

Herr Eppler

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

Herr Zimmermann

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

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

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

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

Herr Fahrwald

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

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

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

Frau Prof. Stein

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

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

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

6. Dank, Ende

Der Erste Bürgermeister Herr Odszuck beschließt den Abend mit einigen abschließenden Gedanken. Man müsse sich immer wieder vergegenwärtigen, was das Ziel des Masterplanprozesses sei, nämlich einen für alle Nutzer des INF zukunftsfähigen Ort zu entwickeln. Natürlich gäbe es hierbei Konflikte, vielleicht am deutlichsten beim Themenkomplex Verkehr. Man müsse in den Campus und in die Quartiere und hineinschauen und überlegen, welche Qualitäten dort geschaffen werden können. Diese Qualitäten wiederum seien sehr stark abhängig davon, wie die Konflikte und Fragen an der Peripherie geklärt werden könnten. Deshalb müsse das INF auch über die Peripherien, Rand- und Kontaktzonen her gedacht werden: Wie soll der Übergang ins Handschuhheimer Feld gestaltet werden, welche Nutzungen und Räume soll es dort geben? Wie präsentiert sich der Campus künftig von der anderen Neckarseite aus? Diese Kontaktzonen würden letztlich darüber entscheiden, wie gut der Masterplanprozess gelingt, und wie sehr er von der Stadtgesellschaft angenommen wird.

Das Thema Verkehr ist eines, das eng mit anderen Fragen des Masterplanprozesses verknüpft ist. Hier betont Herr Odszuck, dass ein kohärenter Rückschluss von den Verkehrssystemen in den Campus hinein gelingen müsse, und dass die Wahl der Verkehrssysteme auch andere städte- und freiraumplanerische Gestaltungsfragen tangiere. Andere Verkehrssysteme würden wiederum anderen Logiken folgen. Insgesamt müsse das Ziel sein, einen würdi-

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

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

Anlage:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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