

## Stadtteilgespräch Konsolidierungsphase 5. Oktober 2021

### **PROTOKOLL**

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr

Veranstaltungsende: 21:00 Uhr

Ort: Alte Feuerwache / Dezernat 16

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

### **Ablauf**

1. Begrüßung, Einführung, Arbeitsweise
2. Kurzvorstellung der Mobilitätsvarianten
3. Vor- und Nachteile für Bergheim
4. Vor- und Nachteile für Handschuhsheim
5. Vor- und Nachteile für Neuenheim
6. Vor- und Nachteile für Wieblingen
7. Plenumsdiskussion
8. 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 quellnahe Park & Ride (P&R) Anlagen als auch zielnahe Anlagen in Heidelberg berücksichtigt.

Lutz Richter (VCDB) merkt an, dass beide Teams zur inneren Erschließung einen Campusing mit Straßenbahntrasse mit einer Straßenbahnlinie zwischen Weinheim und PHV vorsehen, wobei Team ASTOC zusätzlich die Linie 21 mit ausgedehntem Takt über den Campusing 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 Kraftfahrzeug (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 - Verkehrsmodelle 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 19Prozent, bei Höger auf 17 Prozent des MIV-Anteils im Vergleich zu heute 37Prozent 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 Abb. 1 im Anhang auf S. 12):**

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 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 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 zielnahem P&R besteht grundsätzlich das Problem, dass Einpendler den überwiegenden Teil ihrer Fahrtstrecke mit dem 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

schaftt.

Die reine Fuß- und Fahrradbrücke belastet im Gegensatz zu einer KFZ-Brücke nicht die Wieblinger 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 Abb. 2 im Anhang auf S. 13):

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 Handschuhshiem 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 Wettkampfeveranstaltungen 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 Abb. 3 im Anhang auf S. 14):**

#### **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 z.B. 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 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 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 vermessen 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 Abb. 4 im Anhang auf S. 15):**

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 Abb. 5 im Anhang auf S. 16):**

### 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.

Anhang

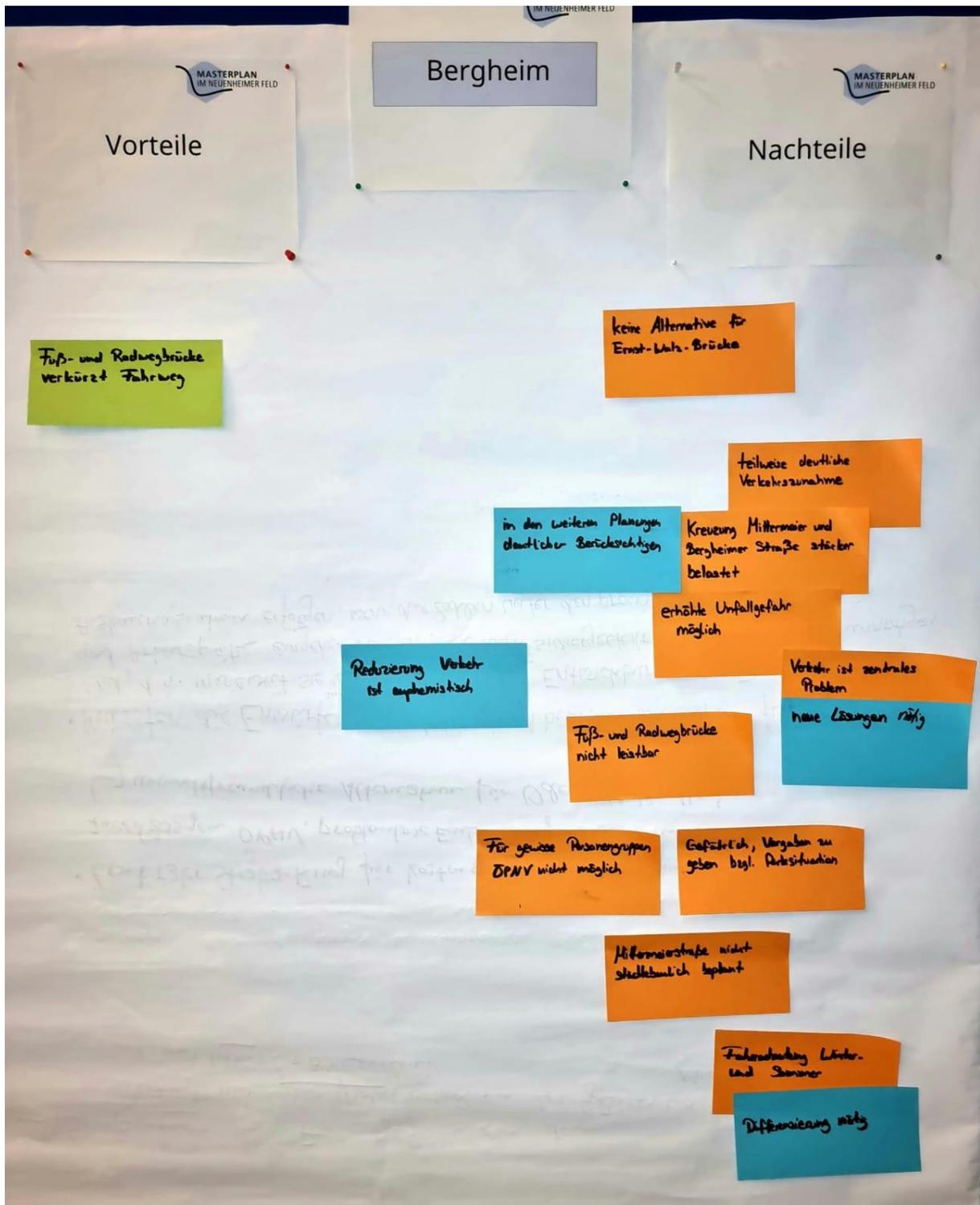


Abb. 1: Kommentare aus Bergheim

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

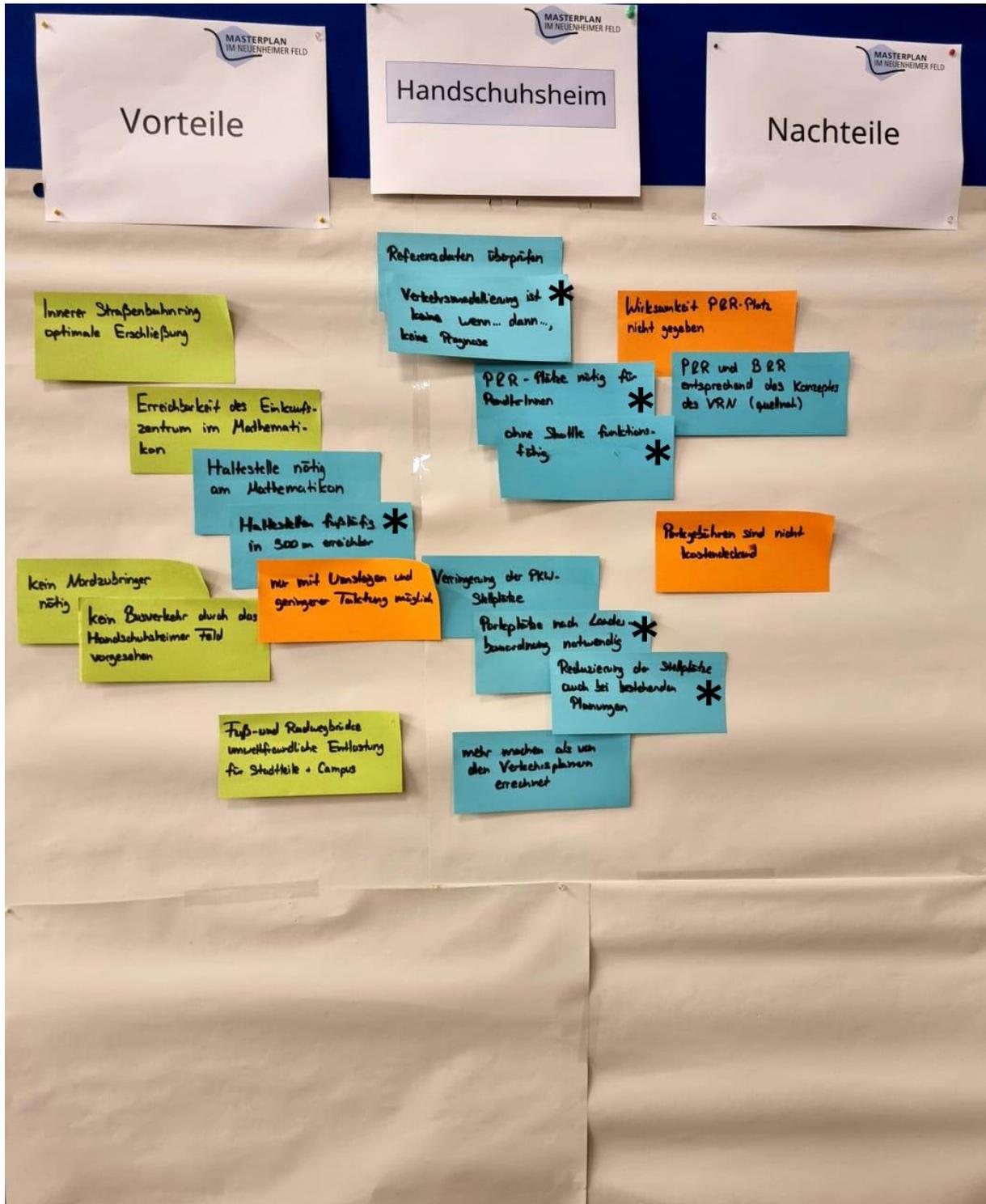


Abb. 2: Kommentare aus Handschuhsheim

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

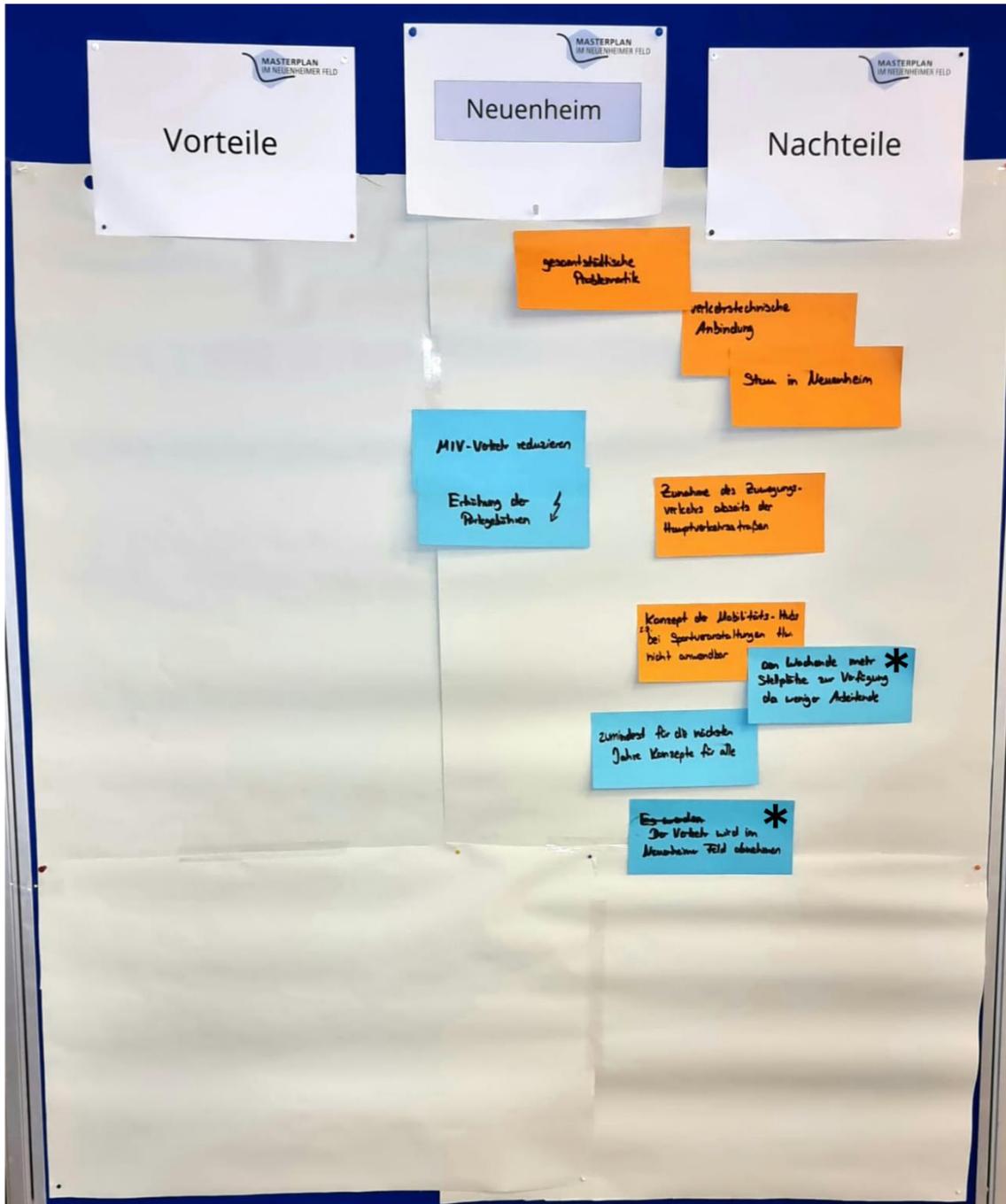


Abb. 3: Kommentare aus Neuenheim

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

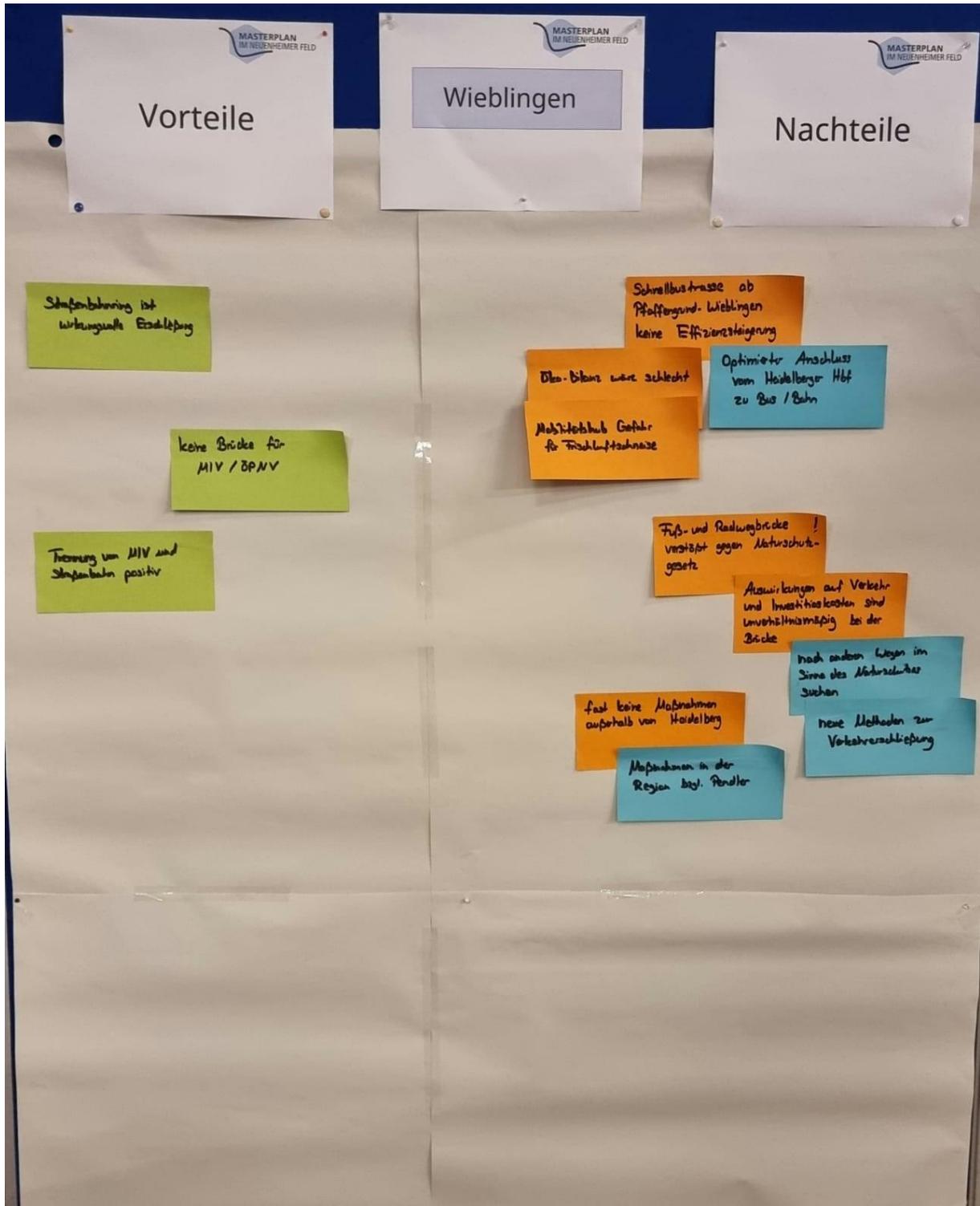


Abb. 4: Kommentare aus Wieblingen

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

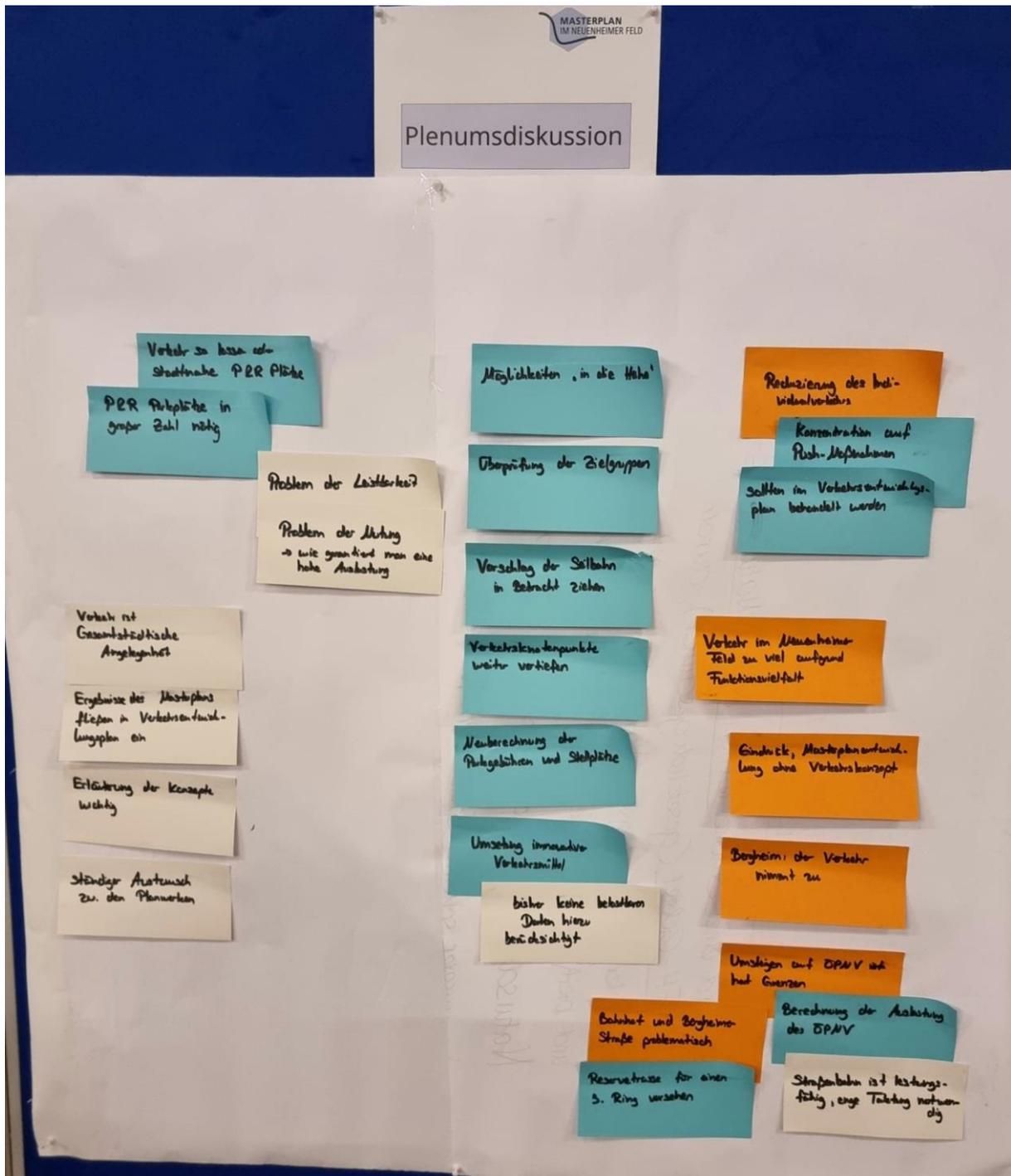


Abb. 5: Kommentare aus der Plenumsdiskussion

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