



**Masterplanverfahren  
Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen Heidelberg**

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

27. September 2019

zebralog

## Inhalt

1	Einleitung und Hintergrund .....	4
2	Quantitativer Überblick über die Beteiligung am Online-Dialog .....	6
2.1	Der Dialog in Zahlen.....	6
2.2	Quantitativer Überblick über die Beiträge.....	8
3	Qualitative Auswertung der Online-Beteiligung .....	10
3.1	Methodische Vorgehensweise .....	10
3.2	Auswertung Büro Höger .....	11
3.3	Auswertung Büro Heide .....	13
3.4	Auswertung Büro ASTOC.....	15
3.5	Auswertung Büro Møller .....	18
4	Fazit und Ausblick .....	21
	Anlage .....	22

## Abbildungsverzeichnis

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

# 1 Einleitung und Hintergrund

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

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

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

## Online-Beteiligung

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

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

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

## Online-Beteiligung Stufe 3

Aktuell wird die Verkehrsmodellierung der vier Planerbüros überprüft. [Weitere Informationen](#) erhalten Sie hier. Die Online-Beteiligung lief bis zum 28. Juli 2019. Vielen Dank für Ihre Teilnahme.



### Büro Möller

53 Hinweise in diesem Dialograum

Büro Möller stellt sich mit seinem Entwurf zum Masterplan vor.

[Zu den Dialogen](#)



### Büro Höger

53 Hinweise in diesem Dialograum

Büro Höger stellt sich mit seinem Entwurf zum Masterplan vor.

[Zu den Dialogen](#)



### Büro Ferdinand Heide

50 Hinweise in diesem Dialograum

Büro Ferdinand Heide stellt sich mit seinem Entwurf zum Masterplan vor.

[Zu den Dialogen](#)



### Büro ASTOC

37 Hinweise in diesem Dialograum

Büro ASTOC stellt sich mit seinem Entwurf zum Masterplan vor.

[Zu den Dialogen](#)

Abbildung 1: Übersicht der Online-Räume

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

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

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

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

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

### 2.1 Der Dialog in Zahlen

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

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

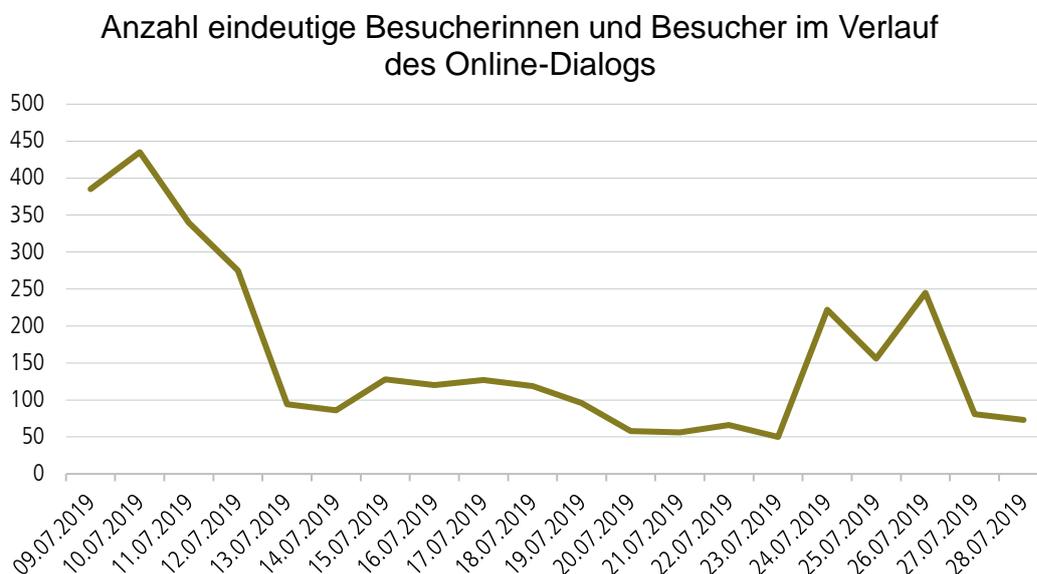


Abbildung 2: Anzahl der eindeutigen Besuche im Verlauf des Online-Dialogs

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

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

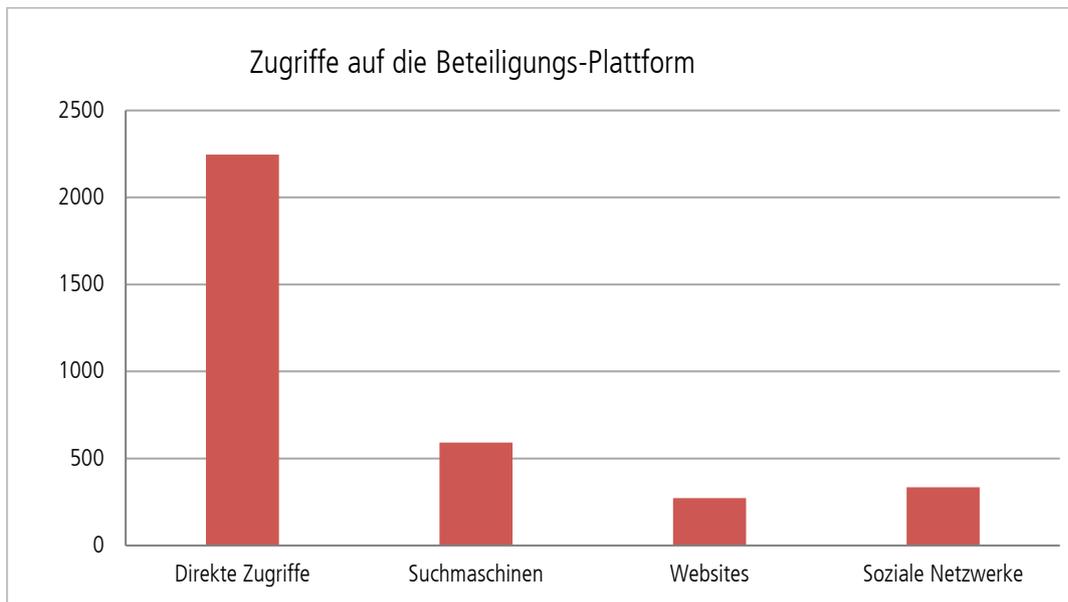
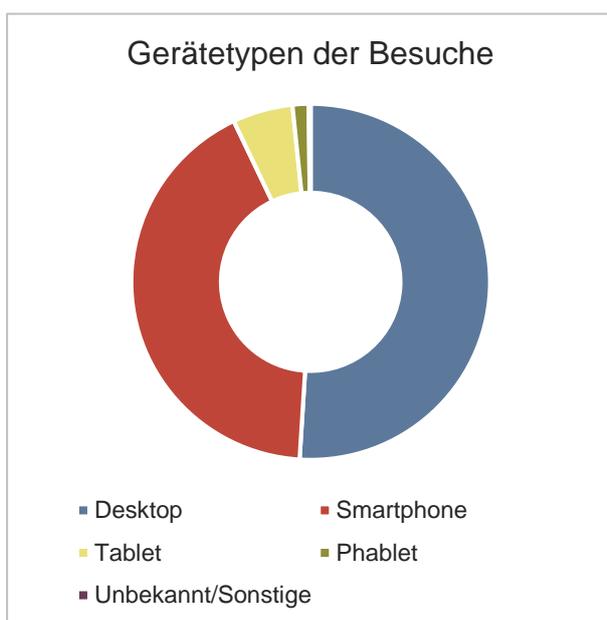


Abbildung 3: Verweisarten auf die Online-Plattform

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



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

Abbildung 4: Gerätetypen der Nutzerinnen und Nutzer

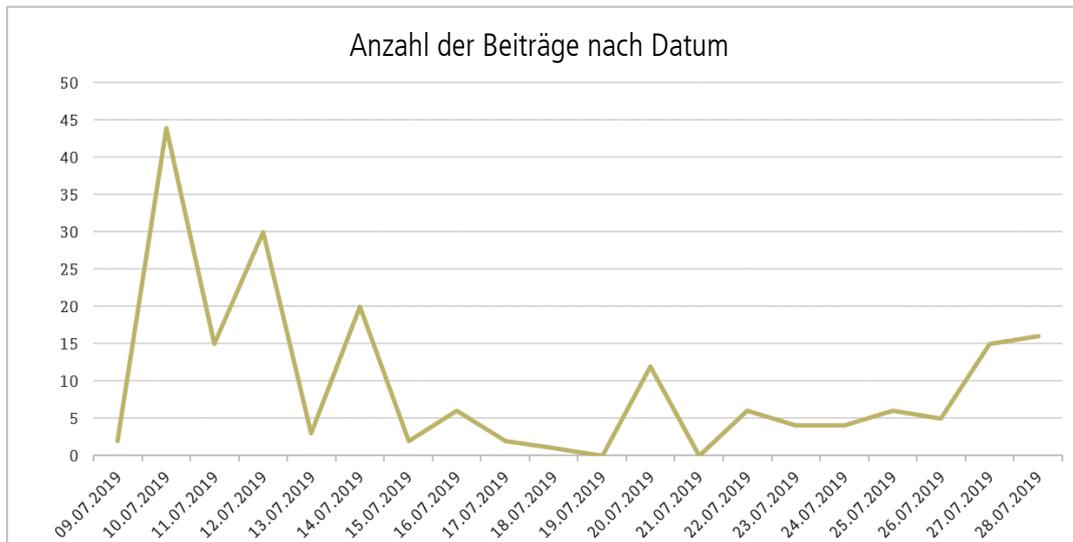


Abbildung 5: Beitragsanzahl und Beitragsdatum (Insgesamt 193 Beiträge)

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

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

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

## 2.2 Quantitativer Überblick über die Beiträge

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

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

	Beiträge	Kommentare
Entwurf Büro Höger	53	10
Entwurf Büro Heide	50	6
Entwurf Büro ASTOC	37	10
Entwurf Büro Møller	53	8
<b>Gesamt</b>	<b>193</b>	<b>34</b>

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

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

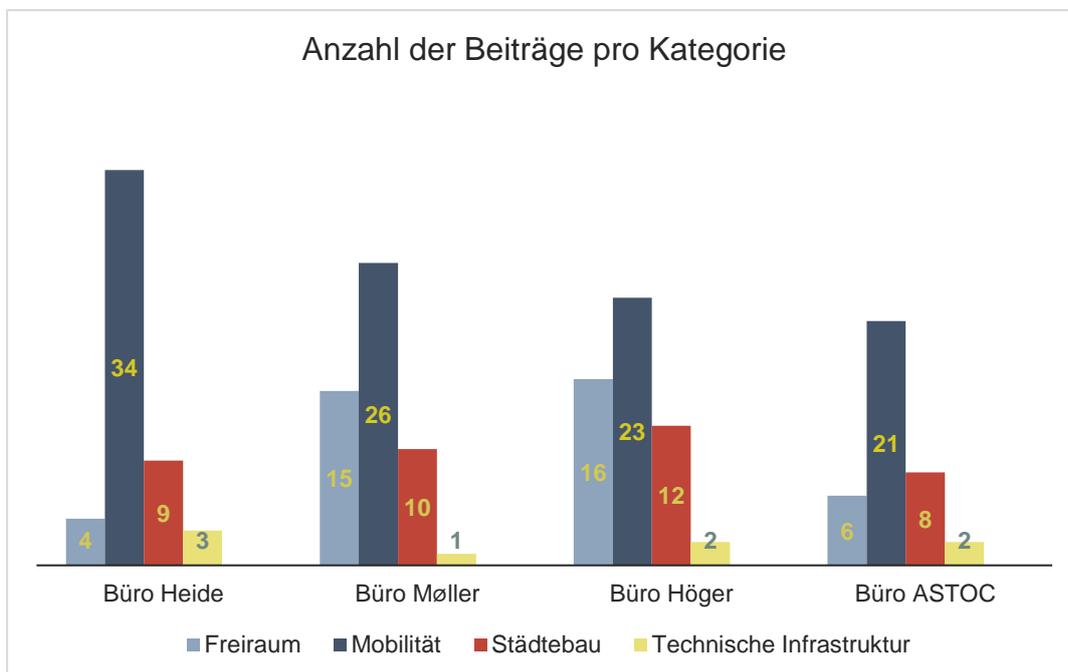


Abbildung 6: Anzahl der Beiträge pro Kategorie (Insgesamt 193 Beiträge)

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

## 3 Qualitative Auswertung der Online-Beteiligung

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

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

### 3.1 Methodische Vorgehensweise

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

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

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

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

## 3.2 Auswertung Büro Höger

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

### Thema „Freiraum“

Von Teilnehmenden positiv bewertet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzept der kurzen Wege</li> <li>• Campus-Ring und Hühnerstein finden als Ökosystem wertvolle Anerkennung</li> <li>• Planung des Uferwegs am Neckar als Fußgängerweg</li> </ul>
Kritisch bewertet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kritik am Flächenverlust des Zoos aufgrund seiner a) pädagogischen und gesundheitlichen Bedeutung, b) möglicher Einschränkungen der tiergerechten Haltung, c) Bedeutungsverlust des Zoos als wichtiger wissenschaftlicher Standort, d) zu starkem Raumgewinn für das Klinikum</li> <li>• Verlust an Grünflächen (verringertes Baumbestand, sinkende Lebensqualität)</li> </ul>
Kontrovers diskutiert	-
Verbesserungsvorschläge	-

### Thema „Mobilität“

Von Teilnehmenden positiv bewertet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachverdichtung auf Autostellplätzen und bereits versiegelten Flächen anstatt Verwendung von neuen Flächen</li> <li>• Ringlinie ÖPNV, die eine umstiegslose und gute Anbindung ermöglichen</li> <li>• Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs</li> </ul>
Kritisch bewertet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fünfte Neckarquerung und ihre Umsetzung, da die Befürchtung vorhanden, dass der Nordzubringer zu eng sei und Eigentümern möglicherweise eine potenzielle Enteignung bevorstünde</li> <li>• Mobilitätskonzept würde nicht genug Geschäfte und Freizeitflächen integrieren</li> </ul>
Kontrovers diskutiert	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Straßenbahnring: Umweltschonendes Konzept positiv, andererseits wird es vereinzelt auch als unökologisch und unökonomisch eingestuft</li> </ul>

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| Verbesserungsvorschläge | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermeidung des P+R-Platzes</li> <li>• Zweiradbrücke anstatt Fahrradbrücke (Offenheit für motorisierte Zweiräder)</li> <li>• Verbreiterung des bestehenden Wehrsteges für Radfahrer</li> <li>• Einbindung der Gneisenaubrücke in das Konzept</li> </ul> |
|-------------------------|---|

### Thema „Städtebau“

- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| Von Teilnehmenden positiv bewertet | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zurückhaltender Umgang mit den Ressourcen Natur und Raum</li> <li>• Entwurf insgesamt flächensparend, u.a. keine Bebauung des Hühnersteins und Grünflächen</li> <li>• Öffnung des Campus-Geländes für die Stadtgesellschaft (möglicher Raum für Start-Ups und kleine Forschungsunternehmen)</li> <li>• Einbezug der Studierenden als potenzielle Nutzergruppe</li> </ul> |
| Kritisch bewertet                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kompakte Bauweise könnte Folgen für Kleinklima und Durchlüftung haben</li> <li>• Dichte Bebauung könnte zu Verlust der Orchideen führen</li> <li>• Brückenbau/fünfte Neckarquerung könnte eine Gefahr für Natur und heimische Tierarten sein</li> </ul>  |
| Kontrovers diskutiert              | -   |
| Verbesserungsvorschläge            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Klima: Beauftragung eines Klimagutachtens</li> <li>• Einbezug der Orchideenstandorte in die Planung</li> </ul>   |

### Thema „Technische Infrastruktur“

- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| Von Teilnehmenden positiv bewertet | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Energiekonzept ein guter Aspekt</li> <li>• Klimaneutrales Konzept</li> </ul> |
| Kritisch bewertet                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Energie- und Versorgungsstruktur unklar</li> </ul>                           |
| Kontrovers diskutiert              | -   |
| Verbesserungsvorschläge            | -   |

### 3.3 Auswertung Büro Heide

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

#### Thema „Freiraum“

Von Teilnehmenden positiv bewertet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Eingeplanter Flächenerhalt</li><li>• Teilweise Bebauung des Hühnersteins</li><li>• Entwurf grundsätzlich ausgewogen und ein guter Kompromiss</li></ul>
------------------------------------	--

---

Kritisch bewertet	-
-------------------	---

---

Kontrovers diskutiert	-
-----------------------	---

---

Verbesserungsvorschläge	-
-------------------------	---

#### Thema „Mobilität“

Von Teilnehmenden positiv bewertet	-
------------------------------------	---

---

Kritisch bewertet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Das Gesamtbild des Entwurfs im größeren Zusammenhang wird nicht deutlich genug (Klimaschutz, Verkehrswende)</li></ul>
-------------------	---

---

Kontrovers diskutiert	<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Seilbahn als neues Mobilitätselement<ul style="list-style-type: none"><li>○ Positiv: Modernes Konzept, Alternative zum motorisierten Individualverkehr, Grünflächen bleiben erhalten, keine weitere Brücke notwendig, Verringerung von umweltschädlichen Staus, Attraktivitätssteigerung für die Stadt</li><li>○ Negativ: Ggf. kostspielige Konkurrenzsituation zwischen S-Bahn / Straßenbahn und Seilbahn, keine Klärung, ob Seilbahn tatsächlich den Bedürfnissen und Gegebenheiten des Neuenheimer Feldes entspräche</li><li>○ Offene Fragen: Auslegung der Seilbahn-Gondeln für den Radtransport? Nutzung bei schlechten Wetterverhältnissen?</li></ul></li></ul>
-----------------------	---

---

Verbesserungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"><li>• Stärkere Einbeziehung des Radverkehrs</li><li>• Zusätzliches E-Bussystem</li></ul>
-------------------------	--

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

### Thema „Städtebau“

Von Teilnehmenden positiv bewertet

- Entwurf grundsätzlich minimalinvasiv

Kritisch bewertet

-

Kontrovers diskutiert

- Seilbahn
  - Positiv: Seilbahn-Anbindung des Neuenheimer Feldes
  - Negativ: Seilbahn greife zu sehr in den Raum ein und definiere das Neuenheimer Feld zu stark
- Bebauung des Hühnersteins
  - Positiv: Zurückhaltung bei der Bebauung, Bebauung als akzeptabler Kompromiss
  - Negativ: Ablehnung der Bebauung (Verweis auf die Bedeutung als Naherholungsgebiet), Unklarheit, welche Baumaterialien verwendet werden, Befürchtung, dass das Neuenheimer Feld zu stark bebaut werde

Verbesserungsvorschläge

- Verdichtung von Wohnfläche entlang der Berliner Straße

### Thema „Technische Infrastruktur“

Von Teilnehmenden positiv bewertet

- Seilbahn habe einen positiven Effekt auf die ökologische Bilanz

Kritisch bewertet

- Konkretisierung bzgl. einer CO<sub>2</sub>-Neutralität fehle (z.B. Photovoltaik-Möglichkeiten nicht weiter skizziert)

Kontrovers diskutiert

-

Verbesserungsvorschläge

- Ersetzung des Heizwerkes durch ein Biogas-Blockheizkraftwerk
- Schutz der Bevölkerung vor elektromagnetischen Wellen

### 3.4 Auswertung Büro ASTOC

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

#### Thema „Freiraum“

Von Teilnehmenden positiv bewertet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Erhalt der Zooflächen und dessen Integration ins Freiraumkonzept (Öffnung zum Neckarufer)</li><li>• Flächenerhalt: Aufwertung der Flächen am Necker</li></ul>
Kritisch bewertet	-
Kontrovers diskutiert	-
Verbesserungsvorschläge	-

#### Thema „Mobilität“

Von Teilnehmenden positiv bewertet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Klausenpfad und Handschuhsheimer Feld vom Autoverkehr nicht betroffen</li><li>• Berücksichtigung einer neuen Fahrradbrücke</li></ul>
Kritisch bewertet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Geplante neue Neckarquerung gefährde möglicherweise das Naturschutzgebiet. Ebenso Kritik an der Wegeführung, da sie durch den Stadtteil Wieblingen verlaufen soll</li><li>• Erhöhung der Anzahl der Parkplätze könnte zu einer Mehrbelastung für die Umgebung und die Umwelt führen</li></ul>
Kontrovers diskutiert	<ul style="list-style-type: none"><li>• Autonom fahrende Minibusse:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Positiv: Ökologische und kostentechnische Vorteile</li><li>○ Negativ: Unklarheit, ob Minibusse den Ansturm zu den Spitzenzeiten bewältigen können</li></ul></li><li>• Umgang mit dem Individualverkehr:</li></ul>

- Positiv: Instrumente vorhanden, die der Reduzierung des Individualverkehrs dienen könnten: U.a. Stellplatzgarantie für Fahrgemeinschaften und Parkgebühren
- Negativ: Nahverkehr und motorisierter Individualverkehr würden nicht parallel gedacht, Fahrradwege würden in der Form nicht ausreichen

---

Verbesserungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der vorhandene Wehrsteg könnte für Radfahrer z.B. durch eine Verbreiterung als Fahrradbrücke verwendet werden</li> <li>• Gneisenaubrücke für Radfahrer und Fußgänger nutzbar machen</li> <li>• Vorschlag die bestehende Tramachse durch eine Nord-Süd-Erschließung zu erweitern</li> <li>• Nordzubringer als „Radieschentunnel“ unter die Erde verlegen</li> </ul>
-------------------------	---

### Thema „Städtebau“

Von Teilnehmenden positiv bewertet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt der Bestandspflanzung und geplante Gemeinschaftsgärten</li> </ul>
Kritisch bewertet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bebauung des Hühnersteins, da dieser für den Tierschutz und als Naherholungsgebiet eine Rolle spiele</li> </ul>
Kontrovers diskutiert	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Städtebauliche Gliederung <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Positiv: Gliederung für den Campus gut, Aufzeigen von neuen Sicht- und Verbindungsachsen</li> <li>○ Negativ: Künstliche Wegegestaltung und eine nicht natürliche Clusterung des Neuenheimer Feldes könnte sich als schwierig erweisen</li> </ul> </li> </ul>
Verbesserungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die erforderlichen Nutzflächen zentraler an die gut erschlossenen Bereiche des ÖPNV anbinden</li> <li>• Erhalt der Orchideen</li> <li>• Angebot von Gärten an Studierende zur Selbstversorgung</li> </ul>

## Thema „Technische Infrastruktur“

Von Teilnehmenden -  
positiv bewertet

---

Kritisch bewertet -

---

Kontrovers diskutiert

- Energie- und Versorgungsstruktur
  - Positiv: Verwendung von Regenwasser
  - Negativ: Blockheizkraftwerk sei am falschen Standort platziert, Energieerzeugung durch Photovoltaik fehle

---

Verbesserungsvorschläge

- Vorschlag das Blockheizkraftwerk am Standort des Heizwerkes zu errichten

### 3.5 Auswertung Büro Møller

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

#### Thema „Freiraum“

Von Teilnehmenden positiv bewertet

- Grünes Konzept / Durchgrünung („Feld bleibt Feld“)
- Wegevernetzung des Campus
- Aktivierung des Neckarbogens
- Freiräume für den Campus als Raum zum Entwickeln und Experimentieren

Kritisch bewertet

- Einschränkungen des Zoos, insbesondere durch möglichen Flächenverlust, dabei u.a. Sorge vor Einschränkungen der zoopädagogischen und wissenschaftlichen Arbeit und Hinweis auf Inkompatibilität mit dem Entwicklungskonzept des Zoos
- Bau einer Brücke über den Neckar (Neckarquerung), die auch über das Zoogelände führt – Sorge insbesondere vor negativen Auswirkungen auf die Tiere
- Kollision einer geplanten Terrasse der Jugendherberge mit dem Waschbärengehege des Zoos
- Erweiterung des Campus auf den Hühnerstein – dadurch könnten wertvolle Flächen zur Nahrungsmittelproduktion verloren gehen
- Verlust von Grünflächen im Neuenheimer Feld durch weitere Bebauung, z.B. Wiesen an den Sportplätzen

Kontrovers diskutiert

- Verbreiterte Uferpromenade und dadurch mehr Plätze zum Aufenthalt am Fluss grundsätzlich positiv – allerdings strittig, ob es vertretbar ist, dass hierfür der Zoo Fläche einbüßt

Verbesserungsvorschläge

- Alternative zum Brückenbau über den Zoo
- Flächen des Zoos erhalten
- Noch mehr Grün, Radwege und Fußgängerwege
- Teile des Neckaruferweges nur für Fußgänger freigeben

## Thema „Mobilität“

Von Teilnehmenden positiv bewertet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nutzung des Klausenpfads</li><li>• Anbindung mehrerer Fahrradrouen (u.a. über die mögliche fünfte Neckarquerung)</li><li>• Separate Brücke für Radfahrer entlang des Wehrsteiges</li><li>• Verschiebung des Verkehrsring in den Norden</li></ul>
Kritisch bewertet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fokussierung auf den bestehenden Individualverkehr anstatt Umorientierung auf Nah- und Radverkehr</li><li>• Vierspurige Straße für den Individualverkehr und Ausbau von Parkplätzen</li><li>• Reduzierung der Biotope und Naherholungsgebiete durch weitere Angebote für den Autoverkehr</li><li>• Nicht passende Nordanbindung für Pendelbusse und sonstige Fahrzeuge</li></ul>
Kontrovers diskutiert	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mieträder oder -roller werden positiv gesehen, verbunden mit dem Hinweis, dass aufgrund Bequemlichkeit der motorisierte Verkehr bevorzugt wird</li><li>• Fünfte Neckarquerung</li></ul>
Verbesserungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"><li>• Einführung von Minibussen</li><li>• Straßenbahn auf der Südstraße</li><li>• Ausbau des bestehenden Wehrsteges für Radfahrer durch Verbeiterung und Ergänzung einer Rampe</li><li>• Tiefgaragen zur Flächeneinsparung</li></ul>

## Thema „Städtebau“

Von Teilnehmenden positiv bewertet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Erhalt von Freiflächen</li><li>• Geplante Zunahme von Wohnmöglichkeiten</li></ul>
Kritisch bewertet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bebauung des Hühnersteins, u.a. Gefährdung seiner Funktion als Naherholungsgebiet und Naturreservat und als möglicher Einstieg in die Bebauung des Handschuhsheimer Feldes</li><li>• Passives Gebäudedesign bei den Laborgebäuden und Verlagerung der Geriatrie- und Orthopädiekliniken</li></ul>
Kontrovers diskutiert	-

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

### Thema „Technische Infrastruktur“

Von Teilnehmenden -  
positiv bewertet

Kritisch bewertet -

Kontrovers diskutiert • Wachstum des Universitätsgeländes gegenüber dem Landschaftsschutz des Neuenheimer Feldes

Verbesserungsvorschläge -

## 4 Fazit und Ausblick

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

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

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

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

## Anlage

### Büro Möller – Beiträge und Kommentare

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

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

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

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

		<p>promiss zwischen Ausbreitungswillen der Uni und Landschaftsschutz des Feldes.</p> <p><b>Rektorfragen</b>  Ja , da müsst ihr mal euren Rektor, Herrn Prof. Dr. Dr. h. c. Eitel fragen, was er mit seiner UNI in den nächsten Jahren noch so alles vor hat.</p>
--	--	--

**Kategorie Mobilität**

Entwicklung Studentenzahlen und Arbeitsleben	<p>Die Zahl der Studienanfänger wird laut Kultusminister Konferenz zurück gehen. Statt 76.000 im Jahr 2016, rund 69.000 in 2025. Davon sehe ich nichts in den Planungen. Wird der Flächenbedarf der Einrichtungen im Neuenheimer Feld bleiben? Werden zukünftig weiterhin alle morgens ins Büro fahren und nach einem 8 Stundentag abends zurück? Viele Arbeitsplätze sind doch schon heute nicht mehr an ein bestimmtes Büro gebunden. Die Arbeit kann von Zuhause erledigt werden. Dadurch benötige ich im Neuenheimer Feld weniger Raumbedarf und habe auch weniger Individualverkehr. Diese Aspekte sind bei keinem der Konzepte ausreichend berücksichtigt. Die Frage ist doch: Wie wollen wir zukünftig leben und arbeiten und wie viel Raum und Mobilität benötigen wir dafür.</p>	
neue Fahrradbrücke beste Lösung	<p>Eine separate Brücke für Fahrräder parallel zum Wehrsteg = beste Lösung ohne Benachteiligung jedweden Zieles im Feld. Verstehe nicht, warum die anderen Konzepte diese Idee immer von Südwesten nach Nordosten führen müssen... Für Radler aus (süd-) östlicher Richtung mit Ziel Kliniken wäre das immer ein Umweg, wenn man die Abgastrasse Berliner Straße meiden will .</p>	
Straßenbahn wäre besser	<p>no go: eine Nordanbindung für Pendelbusse oder sonstige Fahrzeuge, dies wurde schon vom bisherigen Gemeinderat abgelehnt. Wenn jetzt noch eine Straßenbahn auf der</p>	

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

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

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

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

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

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

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

## Kategorie Städtebau

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

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

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

## Büro Höger – Beiträge und Kommentare

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	ihrem zeitlosen Motto: semper apertus (immer offen). Die zunehmende Bedeutung des Themas Suffizienz (weniger ist mehr) wird bei diesem Konzept am deutlichsten aufgezeigt. Herzlichen Dank dem Team Kerstin Höger.	
Bester Entwurf	Flächensparend, geringste Verdichtung, keine Bebauung Hühnerstein (positiv), Straßenbahn im Campus, umsteigefreie Verbindungen ÖPNV im Norden und Süden, Aussagen für Zoo überprüfen (großzügige Erweiterung nicht nötig, aber Anpassungsmöglichkeiten erhalten)	
nachhaltige Strategie im Städtebau	Landmarken als prägende Silhouetten einzusetzen dürfte dem Universitätsgelände ein eigenständiges modernes Erscheinungsbild geben. Auch die Belegung des Campus durch Wohnen und ergänzende Angebote des öffentlichen Lebens im Erdgeschoss sind wichtige Aspekte, für die Atmosphäre des Campus. Die Nachverdichtung der Bereiche mit guter Anbindung an den ÖPNV, insbesondere die bislang ebenerdig genutzten Parkplatzflächen entlang der Berliner Straße ist ein sehr guter Ansatz	
Angeblicher Wachstumsbedarf von Uni & Co. muss in Frage gestellt werden	Es freut mich außerordentlich, dass Sie die von der Universität und anderen wissenschaftlichen Einrichtungen im Neuenheimer Feld angemeldete hohe Zuwachsprgnose von 800.000 m <sup>2</sup> Brutto-Grundflächenzahl, die den Planungsteam vorgegeben wurde, adressiert haben ( <a href="https://www.masterplan-neuenheimerfeld.de/sites/default/files/downloads/2019_07_09_erlaueterung_plane_masterplan_inf_hoeger.pdf">https://www.masterplan-neuenheimerfeld.de/sites/default/files/downloads/2019_07_09_erlaueterung_plane_masterplan_inf_hoeger.pdf</a> , S. 10). Ihre Ausführungen dazu finde ich sehr aufschlussreich, bestätigen sie doch die schon von Beginn an naheliegende Vermutung, dass dieser hohe Flächenbedarf stark übertrieben ist. Auch von Seiten der externen Experten wurde der reklamierte Zuwachs ja in Frage gestellt wurde, siehe <a href="https://www.masterplan-neuenheimerfeld.de/sites/default/files/downloads/stel-">https://www.masterplan-neuenheimerfeld.de/sites/default/files/downloads/stel-</a>	<b>Flächenverbrauch nicht vertretbar</b> In der Tat sind die Planzahlen der Universität nicht annähernd mit Fakten hinterlegt wurden aber im Planungsprozess unkritisch als Ausgangspunkt hinterlegt. Die Vermutung liegt nahe, dass damit primär überholte Verkehrskonzepte aus den 1960er und 1970er Jahren wieder aufgewärmt werden sollen. So sieht eine Zukunftsplanung nicht aus.

	<p>lungnahme_experten_und_lokale_fachvertreter.pdf (S. 15) und RNZ-Artikel vom 06.07.2019 ( <a href="https://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-masterplan-neueneheimer-feld-autozentrierte-mobilitaet-in-der-sackgasse-_arid,451415.html">https://www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-masterplan-neueneheimer-feld-autozentrierte-mobilitaet-in-der-sackgasse-_arid,451415.html</a>). Er hatte wohl weniger mit dem tatsächlichen Bedarf zu tun, als vielmehr damit, bestimmte Verkehrskonzepte (mehr Straßen für Autos) und Baulösungen (Ausdehnung ins Handschuhsheimer Feld) erzwingen zu wollen. Dazu passt auch, dass die betreffenden Institutionen eine genaue Aufschlüsselung der Wachstumswünsche nach Instituten, Kliniken und Arbeitsplätzen - wie vom Gemeinderat bereits im Juli 2018 gefordert - bis heute schuldig geblieben sind.</p>	
<p>Weniger Platz für den Zoo ist kein Problem</p>	<p>In einer Beschneidung des Erweiterungsgeländes des Zoos sehe ich nicht nur kein Problem, sondern sogar einen Bonus. Lebewesen in lebenslanger Gefangenschaft zu halten, ist schlicht Quälerei. Je weniger Tiere dies erleiden müssen, desto besser. Es gibt genug andere - ethisch vertretbare - Freizeitvergnügen.</p>	
<p>Stadtgesellschaft und Campus</p>	<p>Begrüßenswert sind die vielen Ideen zur Öffnung von wissenschaftlichen Institutionen für die Stadtgesellschaft, für Schulen und vielfältige Vernetzungsangebote. Da gibt es bereits gute Ansätze im Neueneheimer Feld, die intensiviert werden könnten, und den Heidelbergern ein Gefühl geben teil einer Wissenstadt und zu sein. Auch dass Raum für Start-Ups und kleine Forschungsunternehmen geschaffen werden, ist zu begrüßen.</p>	

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

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

## Büro Heide – Beiträge und Kommentare

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Büro ASTOC – Beiträge und Kommentare

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

