

Der folgende Kommentar des STV Neuenheim wurde beim Stadtteilgespräch zu den Mobilitätsvarianten am 5.10.2021 im Dezernat 16 von Herrn Andreas Knorn vorge-
tragen.

Grundlage des Kommentars ist die Vorstellung der Entwicklungsentwürfe der konkurrierenden Planungsbüros Astoc und Höger in der öffentlichen Veranstaltung am 23. September 2021 im Neuenheimer Feld 252.

Von grundsätzlicher Bedeutung ist für den STVN die Unterscheidung der generellen Erreichbarkeit des Planungsgebietes und der inneren verkehrstechnischen Erschließung. Als unmittelbar angrenzender Stadtteil haben hier zwar beide Themen einen unmittelbaren verkehrstechnischen Einfluss auf den Stadtteil Neuenheim, jedoch sind gerade die Stadtteile Handschusheim im Norden und Bergheim im Süden bezüglich der aktuellen verkehrstechnischen Grundanbindung gleichermaßen betroffen.

Verkehrstechnische Anbindung Planungsgebiet:

Im Stadtteilverein gibt es viele Stimmen, die dem Planungsprozess hinsichtlich der Grundanbindung kritisch entgegenstehen. Unzählige Vorgaben der unterschiedlichen Interessenvertreter im Verlauf der bisherigen Wettbewerbsphase haben nicht sehr überraschend zu einem gewissen Rückzugszenario der Planungsbüros hinsichtlich den Erreichbarkeitsvarianten Neckarquerung in unterschiedlichen Varianten oder Nordzubringer geführt. Dieses die Heidelberger Bürgerschaft über Jahrzehnte beschäftigte ungelöste Thema, eigentlich nicht zuletzt Mitauslöser dieses Masterplan-prozesses, wird im aktuellen Planungsstadium gefühlt nicht mehr bearbeitet. Jedoch sind gerade

hier enorme Auswirkungen auf die angrenzenden Stadtteile zu verzeichnen, so dass die Priorität der Bearbeitung dieses Thema weit vor der inneren Erschließung zu sehen ist.

Folglich fällt es schwer, sich bei der angestrebten Nachverdichtung mit einer inneren Erschließung zu beschäftigen, wenn in letzter Konsequenz die zur Zeit bemühten Zuwegungen Ernst Walz Brücke über den Stadtteil Bergheim und Dossenheimer Landstraße über den Stadtteil Handschusheim als unverändert gesetzt fungieren sollen

Innere verkehrstechnische Organisation:

Beide Teams setzen zum großen Teil auf die bereits vorhandene Erschließung der inneren Ringstraße. Der Erfolg des Konzepts mit geplanten Mobilitäts-Hubs (in leicht unterschiedlicher Anbindung bei den beiden Büros Astoc und Höger) steht und fällt mit der generellen Erreichbarkeit. Hier sind unmittelbar negative Auswirkungen auf unseren unmittelbar angrenzenden Stadtteil zu befürchten. Wenn auch dem unbe-rechtigten Parken mit einer intensiven Überwachung des ruhenden Verkehrs eventuell entgegengewirkt werden kann, so wird der Zuwegungsverkehr abseits der Haupt-

verkehrsstraßen in nicht hinnehmbaren Maßen die Gesamtsituation im Stadtteil zukünftig verschärfen. Hieran wird auch die Transformation hin zur Elektromobilität in den nächsten Jahren nichts ändern.

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

Fazit:

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