

Heidelberg



MRO 2035+

Raumstrategie Heidelberg

Protokoll - Öffentliche Veranstaltung

www.heidelberg.de

MRO 2035+ - Fortschreibung Modell Räumliche Ordnung Protokoll - Öffentliche Veranstaltung

Mi., 24. Mai 2023, 18:00 - 20:30Uhr

Format: Veranstaltung

Stand: 25.05.2023

Organisation & Moderation

Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt

- Annette Friedrich, Amtsleiterin
- Julia Bier
- Martina Dettweiler

Urban Catalyst GmbH (UC)

- Prof. Klaus Overmeyer
- Nils Kaltenpoth
- Paul Konrad



Gesprächsrunden - Teilnehmer*innen

Panel-Diskussion I.

- Jürgen Odszuck, Erster Bürgermeister, Dezernat für Stadtentwicklung und Bauen, Stadt HD
- Annette Friedrich, Amtsleiterin Stadtplanungsamt, Stadt HD
- Jörg Schrader, Sachgebietsleitung Stadtentwicklungsplanung, Stadt MA
- Prof. Dr. Ulrike Gerhard, Geographisches Institut Heidelberg & MRO Beratergremium

Panel-Diskussion II.

- Florian Otto, Bauchplan).(Landschaftsarchitekten & Gestaltungsbeirat der Stadt Heidelberg
- Dr. Claus Peinemann, Verband Region Rhein-Neckar, Regionalplanung und -entwicklung
- Moritz Bellers, Stadtplanungsamt, Abteilung Städtebau und Konversion, Stadt Heidelberg
- Christoph Blattgerste, Vertreter Heidelberg Süd im MRO Beratergremium

Panel-Diskussion III.

- Prof. Henning Krug, Professor für Infrastrukturplanung, Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen
- Christian Koller, Abteilung Strategische Verkehrsentwicklung und Wirtschaftsverkehr, Amt für Mobilität, Stadt HD
- Frau Simone Bauer, Vertreterin Heidelberg Nord im MRO-Beratergremium

Publikum

Öffentliches Publikum

Teilnehmer*innen im Publikum

Begrüßung

A. Friedrich begrüßt das Publikum. Zur Einführung erläutert sie was ein MRO ist und wie es dazu beiträgt, Heidelberg für zukünftige Herausforderungen zu rüsten. Friedrich weist darauf hin, dass die vorgestellten Inhalte keinen finalen Stand, sondern einen Arbeitsstand des MRO darstellen. Der an dem Abend gezeigte Plan soll als Anregung dienen die im Prozess gepflegte Gesprächskultur weiterzuführen.

Friedrich hebt die Rolle des MRO-Beratergremiums hervor. Durch dessen Mitwirken im Prozess, sowie an dieser Veranstaltung wird vorhandenes Wissen von Experten und Planenden durch einen „dritten Blick“ angereichert. Weiter verweist sie auf die Rolle des MRO hin, räumliche Aspekte der strategischen Stadtentwicklung darzustellen, weitere Themen werden in parallel entwickelten Planungsverfahren wie dem Stadtentwicklungskonzept und dem Klimamobilitätsplan bearbeitet.

TEIL 1 – Stand im Prozess, Handlungsfelder & integrierter Gesamtplan

Einführung

K. Overmeyer begrüßt das Publikum und führt in den Ablauf des Abends ein.

Bevölkerungswachstum, Klimawandel, Lebensqualität und Mobilitätswende – zukünftig gilt es Städte zunehmend für lokale und globale Herausforderungen zu wappnen. Das MRO nimmt hier eine zentrale Rolle ein und soll für die künftige Stadtentwicklung in Heidelberg die Weichen stellen.

Die Veranstaltung beginnt im Anschluss mit einer **kurzen Präsentation des vorläufigen Arbeitsstands**. Danach wird es drei **Gesprächsrunden (Panels)** geben, um die Zwischenergebnisse lebendig zu machen und Themengebiete aus der Sicht von Fachexpert*innen und Vertreter*innen aus dem Beratergremium, der Verwaltung, sowie der Politik zu beleuchten. Das Publikum wird dazu aufgerufen, sich aktiv an der Diskussion zu beteiligen, sowie im Verlauf der Veranstaltung schriftliche Anmerkungen für das Planungsteam direkt an den Ausstellungspostern zu verfassen.

Wohin soll Heidelberg wachsen und wo kann neuer Wohnraum entstehen? Wo kann Wohnen im Alter stattfinden und wie reagiert man auf geänderte Ansprüche neuer Wohnformen? Liegen diese Potentiale in bestehenden Flächen, Konversionsflächen oder gar neuen Flächen? Wie sind die Flächen angebunden und wie steht es um Frei- und Erholungsraum in den Quartieren? Wie steht es um klimatische Herausforderungen und gibt es genügend Artenvielfalt und Biodiversität

In einer Zeit, die durch starke Veränderungen geprägt ist, steht die Stadtplanung vor viele Fragen und Herausforderungen. Umso wichtiger ist, im MRO einen Kompass für zukünftige Herausforderungen zu sehen, anhand dessen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft ins Gespräch, zu einem gemeinsamen Verständnis der Zukunft der Stadt und schlussendlich zur Umsetzung kommen können.

Im bisherigen Erarbeitungsprozess haben sich **vier Handlungsfelder** herauskristallisiert, die gemeinsam das MRO ausmachen. Gebündelt werden sie **in einem integrierten Plan zusammengefügt**. Durch zwei große Ämterworkshops waren auch die Behörden in der Erarbeitung stark involviert. Ein Analysebericht bildete die Grundlage der Erarbeitung. Unterstützt wurde das Team durch das Beratergremium aus der Bürgerschaft.

Vorstellung Planwerk – Die vier Handlungsfelder

N. Kaltenpoth gibt einen Einblick in die vier Handlungsfelder des MRO. Aus dem umfangreichen Analysebericht wurden Kernbotschaften verdichtet, die in vier Handlungsfelder gebündelt wurden (Grüne Stadt, Gebaute Stadt, Produktive Stadt sowie Klima Stadt). **Zu jedem Handlungsfeld wurde wiederum eine strategische Karte** entwickelt. Jene detaillierten Karten sind besonders für die Arbeit in der Verwaltung bestimmt und werden im Rahmen der Veranstaltung durch vereinfachte Piktogramme verbildlicht.



Je **Handlungsfeld** gibt es ein Set an **Leitlinien**, denen jeweils **Strategien** untergeordnet sind:

Grüne Stadt – sichern & verbinden

Handlungsfeld 1



1. Es gilt grüne Quartiere zu schaffen

- Quartiere sollen mit Grünraum versorgt werden. Es gilt bestehende Grünräume zu qualifizieren und teilweise neue zu schaffen.
- Freiraumverbindungen in der Stadt, sowie zur umliegenden Landschaft schaffen und Straßen als grüne Freiräume denken.
- Quartiere Entsiegeln & Durchgrünen.

2. Es gilt Landschaftsräume langfristig zu sichern

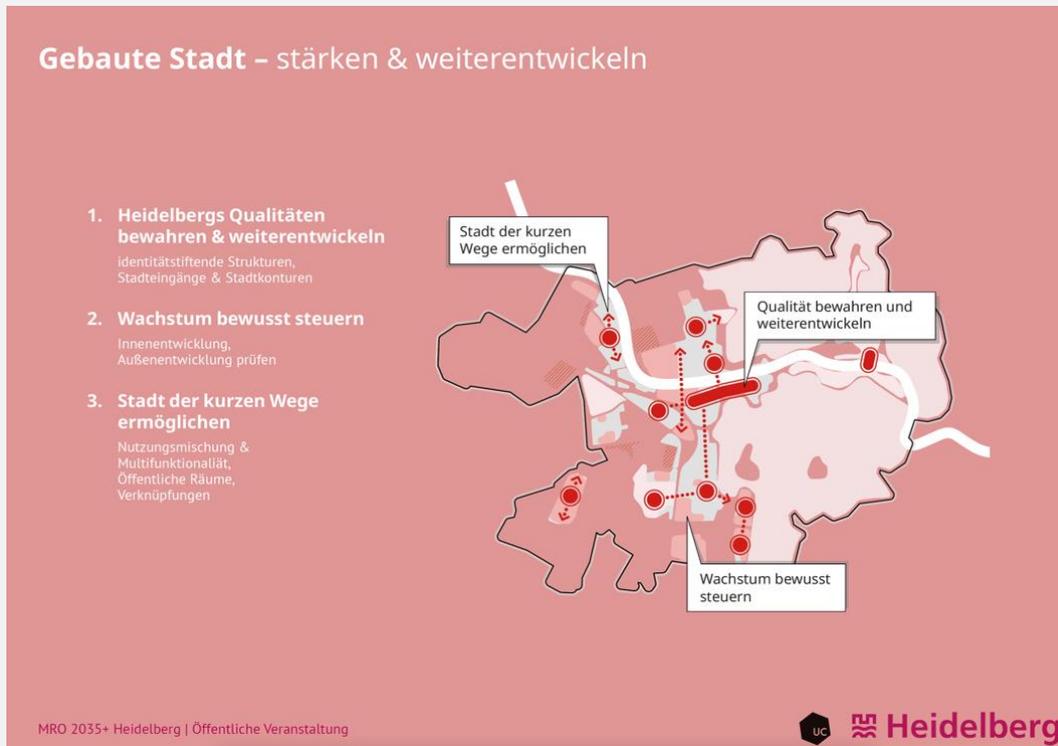
- Den Grünen Ring entwickeln.
- Biotope zusammenhängend entwickeln
- Barrierenabbau im Landschaftsraum. Grenzen wie Schienen und Straßenräume überwinden.
- Grüne Stadtkonturen sichern.

3. Wasser und Stadt zusammenbringen

- Wo möglich durchgehende Verbindungen am Fluss schaffen.
- Neckarufer und besondere Neckarorte zugänglich machen.
- Naturnahe Gewässergestaltung der Bäche und Flüsse.

Gebaute Stadt – stärken & weiterentwickeln

Handlungsfeld 2



1. Heidelbergs Qualitäten bewahren & weiterentwickeln

- Zentren stärken & entwickeln.
- Identitätsstiftende Stadtstrukturen & historische Achsen bewahren und entwickeln.
- Stadiengänge & fehlende Stadtkonturen baulich gestalten.

2. Wachstum bewusst steuern

- Innen mit angemessener Dichte weiterbauen (Bestandsentwicklung & Stadtbau, Suchräume für weitere Innenentwicklung).
- Außenentwicklung prüfen (bestehende FNP-Flächen + Lagegunst).

3. Stadt der kurzen Wege ermöglichen

- Nutzungsmischung fördern.
- Multifunktionale Quartiersflächen vorsehen.
- Netz an öffentlichen Räumen schaffen.
- Stadtteile & Nachbarschaften besser verknüpfen.

Produktive Stadt – fördern & vernetzen

Handlungsfeld 3

Produktive Stadt – profilieren & fördern

- 1. Wirtschaft & Wissenschaft zukunftsfähig weiterentwickeln**
 Orte der Wissenschaft
 Wirtschaftsstandorte
 Urbane integrierte Standorte
 Knotenpunkte des Wirtschaftsverkehrs
- 2. Impulse nutzen und verstärken**
 Wissenscluster & Innovations-Hotspots
 Landwirtschaftspark & Airfield
 Sportpark
- 3. Produktive Landschaften gestalten**
 Land- & Forstwirtschaft
 lokale Vermarktung
 Kleingärten

MRO 2035+ Heidelberg | Öffentliche Veranstaltung **Heidelberg**

1. Wirtschaft & Wissenschaft zukunftsfähig weiterentwickeln

- Orte der Wissenschaft/wissensaffine Arbeit fördern.
- Wirtschaftsstandorte profilieren (im Bestand und vorhalten).
- Urbane integrierte Standorte.
- Knotenpunkte des Wirtschaftsverkehrs bedarfsgerecht gestalten.

2. Impulse nutzen und verstärken

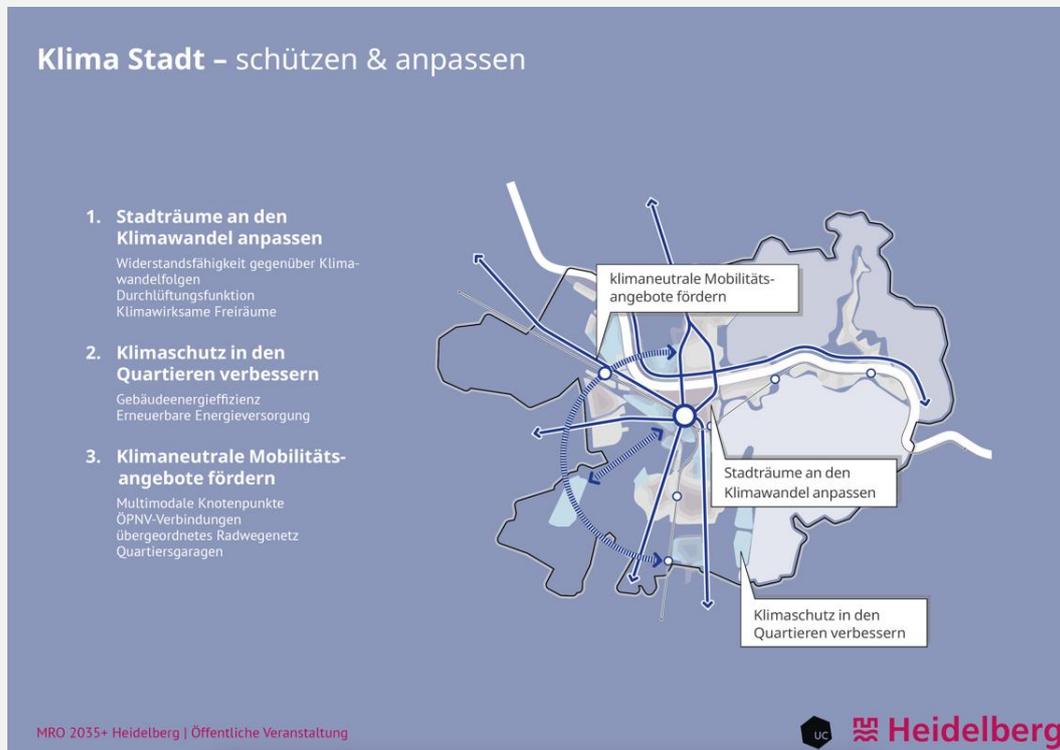
- Wissenscluster vernetzen.
- Innovations-Hotspots stärken.
- Landwirtschaftspark entwickeln.
- Kulturelle & kreative Nutzungen auf dem Airfield ermöglichen.
- Sportpark integriert qualifizieren.

3. Produktive Landschaften gestalten

- Vorrangfluren der Land- & Forstwirtschaft sichern
- Lokale Vermarktung fördern.
- Flächen für Kleingärten sichern.

Klima Stadt – schützen & anpassen

Handlungsfeld 4



1. Stadträume an den Klimawandel anpassen

- Widerstandsfähigkeit gegenüber Klimawandelfolgen verbessern (Hitze, Hochwasser, Starkregen).
- Die Durchlüftungsfunktion innerhalb der Bebauung sicherstellen.
- Klimawirksame Freiraumstrukturen sichern.

2. Klimaschutz in den Quartieren verbessern

- Gebäudeenergieeffizienz (Fernwärmenetzausbau)
- Energieversorgung aus erneuerbaren Quellen ausbauen (Solar, Windenergie, Wasserkraft).

3. Klimaneutrale Mobilitätsangebote fördern

- Neue und bestehende Knotenpunkte multimodal gestalten.
- ÖPNV-Verbindungen in Varianten prüfen und neue denken (Der jetzige Plan deutet vorsichtig eine Ringverbindung an, welche Patrick-Henry-Village, den Wieblinger Bahnhof und Neuenheimer Feld und Bahnhof Leimen verbinden könnte.).
- Übergeordnetes Radwegenetz ausbauen.
- Quartiersgaragen prüfen.

Vorstellung Planwerk – Der integrierte Gesamtplan

N. Kaltenpoth erläutert den Integrierten Gesamtplan.

Aus der Überlagerung der vier Handlungsfelder wurden im Anschluss Konflikte und Dynamiken sichtbar, neue Erkenntnisse gewonnen, Teilräume untersucht, Schlussfolgerungen gezogen und das integrierte Bild des Gesamtplans entwickelt. Der Gesamtplan setzt wiederum drei Leitlinien fest, denen sich Strategien unterordnen.

Gesamtplan



1. Auf bestehenden Flächen wachsen!

- Quartiere gemäß ihren Eigenarten profilieren.
- Polyzentralität sichern und stärken.
- Innenentwicklungspotentiale nutzen & weitere in Suchräumen mobilisieren.

2. Heidelberg grüner gestalten!

- Grünen Ring strategisch angehen.
- Landschaftspark umsetzen & Maulbeerallee qualifizieren.
- Quartiere grün und klimaangepasst gestalten.

3. Gute Erreichbarkeit stadträumlich umsetzen!

- Stadttachsen stadtvträglich gestalten
- Neue Mobilitätskorridore vordenken
- Mobilitätsknoten funktional & baulich qualifizieren

TEIL 2 – Gesprächsrunden & Paneldiskussionen

KO - K. Overmeyer moderiert drei Gesprächsrunden zu zentralen Inhalten des MRO und Heidelbergs Stadtplanung. Die Panels setzen sich aus Fachexpert*innen und Vertreter*innen des Beraterrgremium, der Verwaltung, sowie der Politik zusammen. Unterstützt wird die Diskussion durch Luftbilder einzelner Quartiere Heidelbergs.

Panel-Diskussion I.

Nachhaltiges, ressourcenschonendes Wachstum – Welchen Weg kann Heidelberg gehen?

Panel

JO - Jürgen Odszuck, Erster Bürgermeister, Dezernat für Stadtentwicklung & Bauen, Stadt HD

AF - Annette Friedrich, Amtsleiterin Stadtplanungsamt, Stadt HD

JS - Jörg Schrader, Sachgebietsleitung Stadtentwicklungsplanung, Stadt MA

UG - Prof. Dr. Ulrike Gerhard, Geographisches Institut Heidelberg & MRO Beraterrgremium

- **KO fragt JS nach dem Erarbeitungsstand des MRO in Mannheim:**
JS erläutert Gemeinsamkeiten in den Herausforderungen, vor denen die Städte Mannheim und Heidelberg stehen. In Mannheim stelle sich die MRO-Erarbeitung drei zentralen Prämissen: Herausforderung des Bevölkerungswachstums, Klimaneutralität bis 2030, Netto-Null-Flächen (Mannheim entwickelt sich auf bestehenden Flächen) und Mannheim als Zentrum der Metropolregion. Heidelberg sei im MRO-Erarbeitungsprozess zeitlich etwas weiter fortgeschritten. In Mannheim werde gerade die Grundstruktur und Handlungsfelder erarbeitet.
- **KO erkundigt sich bei UG, wie die Stadt Heidelberg die gleichzeitige Herausforderung des Bevölkerungswachstums und der begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen bewältigen kann.**
UG sieht in der Attraktivität der Stadt eine Chance, die auch Herausforderungen mit sich bringt. Den im MRO festgehaltenen Zielen stehe UG positiv gegenüber, Probleme wie Flächenkonkurrenzen würden aber meist erst in der Detailbetrachtung sichtbar werden. Die Ziele und Maßnahmen können somit als übergreifende Standards gesehen werden, die dann im Einzelfall in ihrer Anwendbarkeit geprüft werden sollen. In der Erfüllung des gesteigerten Flächenbedarfs, wäre besonders die Betrachtung der gesamten Metropolregion nicht außer Acht zu lassen.

Zudem werde die monozentrische Sichtweise auf Heidelberg durch den Fokus auf Sub-Zentren abgelöst. Hieraus entstehen vielfältige positive Verbindungsansätze wie Mobilitäts-Anbindungs-Achsen oder Grünraum-Vernetzungen.

- **KO fragt JO anhand einzelner Luftbilder Heidelbergs nach dem Entwicklungs- und Verdichtungs-Potentialen einzelner Gebiete.**

JO erläutert, dass es in der Weststadt kaum noch Flächenpotentiale gäbe. Unter der Prämisse „Netto-Null-Wachstum“ gelte Innenentwicklung meist als singuläre Lösung. Hier gelte es, Nachverdichtung allerdings immer in Einklang mit der Vermeidung von Hitzeinseln und der Schaffung von Erholungs- und Grünräumen zu bringen. Demnach sei Innenentwicklung nur bis zu einem gewissen Maß zielführend und effektiv.

Rohrbach-Süd: Heidelberg sei reich an Konversionsflächen. Dies mache das Ziel bis 2035 nur auf bestehenden Flächen erst möglich. Bei der Entwicklung von Konversionsflächen solle der Widerspruch zu angrenzenden bestehenden Quartieren nicht zu groß werden. In weniger dicht besiedelten Gebieten stelle sich die Frage, ob Bestand aus Nachhaltigkeitsgründen schützenswert sei oder auch hier Entwicklungspotentiale stecken. Auch eine Erhöhung der Belegschaft, anstelle der baulichen Nachverdichtung sei in Betracht zu ziehen.

- **JS beschreibt eine ähnliche Situation in Mannheim:**

Der Vorrat an Konversionsflächen gehe bis 2035 zu Ende. Beim Begriff Innenentwicklung sei es wichtig zwischen Konversion, Nachverdichtung und Aufstockung zu differenzieren. Hieraus würden andere planerische Herausforderungen entstehen, aber auch die Akzeptanz in der Bevölkerung sei eine andere. Der im MRO eingeführte Begriff der „Suchräume“ sei hier besonders zielführend.

- **UG bekräftigt die Sinnhaftigkeit, den Begriff der Innenentwicklung auch funktional ausdifferenzieren.** (Neue Wohnformen, Mischnutzungen, ... usw.)

- **JO beleuchtet den Trend**, dass Teile der Bevölkerung ab einem gewissen Alter vermehrt in das nähere Umland abwandern. Daher sei es im Sinne der Nachhaltigkeit abzuwägen, ob es irgendwann sinnvoll wird, Flächen in Stadtnähe zu entwickeln, um Zersiedlung und erhöhten Pendlerverkehr zu reduzieren.

- **KO stellt die Frage an das Publikum, bei wem unmittelbar in der Nähe gebaut wurde.**

Ein Zuhörer erzählt er sei selbst auf eine Konversionsfläche gezogen. Ein anderer erzählt in Rohrbach – wo er wohnt – sei zuletzt nur ein Einfamilienhaus gebaut worden. Landschaftsschutzgebiete, wie Wälder und Berghänge sollen seiner Ansicht nach unbedingt erhalten bleiben.

- **KO fragt JO ob in Zukunft in Heidelberg noch Einfamilienhäuser gebaut werden sollen.**

JO entgegnet, nein dies sei nicht beabsichtigt, gegebenenfalls nur vereinzelt als Ersatz für bereits bestehende Gebäude.

- **KO illustriert die Rolle, die Gewerbegebiete in Heidelberg als Stadt der Arbeit spielen. Dem entgegen stehe der Wohnungsdruck.**
JS berichtet von ähnlichen Dynamiken in Mannheim. „Gewerbeschutzgebiete“ gäbe es zwar nicht, es gelte jedoch auch Gewerbe planerisch einzubinden. Hier spiele aber auch Nutzungsmischung eine Rolle, um Verkehr zu reduzieren. Potential stecke im Begriff des „Gewerbequartiers“, dies wären Quartiere in denen gestalterische Qualität und die Anpassung an zukünftige Herausforderungen auch eine Rolle spielen.
- **JO betont die Signifikanz von Gewerbe in der Stadt, an die es sich nur behutsam heranzuwagen gilt.**
Aufenthaltsqualität in Gewerbegebieten sei zu begrüßen, jedoch gäbe es Betriebe deren Funktionsfähigkeit zu schützen sein. KO verweist auf die teilweise geringe Dichte in Gewerbegebieten in Wieblingen. JO meint, dass gewerbliche Prozesse oft nicht vertikal funktionieren würden. Demnach sei eine höhere Dichte schwer umsetzbar.
- **JS hebt den Taylor-Park in Mannheim als Positivbeispiel hervor.** Hier kommen Aufenthaltsqualität, Freizeitangebot, Klimaanpassung und Gewerbegebiet zusammen.

Panel-Diskussion II.

Zukunftsfähige, attraktive Freiräume – Welche Möglichkeiten hat Heidelberg?

Panel

FO - Florian Otto, Bauchplan) (Landschaftsarchitekten & Gestaltungsbeirat der Stadt HD

CP - Dr. Claus Peinemann, Verband Region Rhein-Neckar, Regionalplanung und -entwicklung

MB - Moritz Bellers, Stadtplanungsamt, Abteilung Städtebau und Konversion, Stadt HD

CB - Christoph Blattgerste, Vertreter Heidelberg Süd im MRO Beratergremium

Anhand einiger Luftbilder führt N. Kaltenpoth in die Thematik der Runde ein. Ist das Zentrum in Kirchheim historisch gewachsen und beinhaltet kaum öffentliche Grünräume, bestehen in jüngeren Quartieren wie dem Campus Im Neuenheimer Feld größere Freiräume, die in absehbarer Zeit qualifiziert werden sollen. Potential steckt im Neckarufer und dem Odenwald als zentrale Grün- und Freizeiträume. Umgeben ist Heidelberg jedoch auch von landwirtschaftlich genutzten Bereichen, die unmittelbar an Wohnquartiere angrenzen.

- **KO fragt CP nach den „prächtigen 10“ im Landschaftsbild Rhein-Neckar.**
Dabei handle es sich um zehn Landschaftsräume die als Ressource genutzt werden sollen. Heidelberg kommt hier mit einer Lage an vier der zehn Landschaftsräume eine besonders privilegierte Position zugute. Strategische Leitbilder wie das MRO gehen nach der Meinung von CP in die richtige Richtung, um diese Potentiale zu nutzen. Regionale Kooperation in den Landschaftsentwicklungsthemen sei hier besonders wichtig.
- **KO verweist hier auf die im MRO verankerte Idee des Grünen Rings.**
CP befürwortet den Vorschlag eines Grüngürtels. Räumliche Leitbilder für die Stadt zu erzeugen sei zentral, um Wertigkeiten aufzubauen. Besonders um „offene“ Räume als wertig anzuerkennen und mit ihnen behutsam umzugehen.
- **KO fragt CB nach seiner Wahrnehmung von Grünräumen in Heidelberg.**
Als Anwohner in Kirchheim sei ein zentraler Freiraum in seinem unmittelbaren Umfeld. Durch die geringe Größe sei in Heidelberg der Zugang zu umliegenden Freiräumen leicht gegeben. Große zentrale innerstädtische Freiräume seien zwar keine vorhanden, jedoch eine Vielzahl von kleinen.
- **FO sieht im grünen Ring eine Idee, die erst mit Inhalten gefüllt werden muss.** Was der Ring im Gegensatz zum Odenwald als Freizeitraum leisten müsse, sei besonders spannend.
- **KO sieht im Nicht-Entwickeln der Speyerer Straße und im Landwirtschaftspark große Potentiale und Alleinstellungsmerkmale für Heidelberg.**
FO erläutert die Idee des Landwirtschaftsparks - Produktivität und Klimaanpassung in öffentlichen Freiräumen zu integrieren. Ernährung und Nahrungsmittelproduktion werde somit in der Stadt erlebbar, jedoch bringe dies - ähnlich zum Gewerbe - besondere Herausforderungen mit sich.
- **KO fragt MB nach den Treibern des Landwirtschaftspark-Projekts im Rahmen der IBA.**
MB erläutert, dass die Entwicklung der Bahnstadt die Fläche erst nahe an die Stadt herangeholt hätte, da zuvor die Bahn eine zu große Grenze gebildet hätte. Zudem wäre es ein Anliegen gewesen die Produktion von Nahrungsmitteln verstehbar zu machen (Wissenstransfer).
Bisher hätte man in Heidelberg immer auf die Funktion der umliegenden Naherholungsgebiete gesetzt und im innerstädtischen Bereich kaum Flächen geschaffen. Hier stelle sich die Frage welche Funktionen von Innerstädtischen Flächen und welche von angrenzenden erfüllt werden sollte.
- Eine Person im Publikum verweist auf die **Funktion des Odenwalds als Naherholungsgebiets**. Eine andere entgegnet, auf der Fläche des Landwirtschaftsparks bereits heute Laufen zu gehen.

- CB hebt die **Rolle der Freiräume für die Gesundheit** der Bevölkerung hervor.
- **Eine Person im Publikum verweist als Altstadt-Bewohner*in auf die kühlende Funktion der Kaltluftschneise entlang des Neckars.** Jene gelte es aufrecht zu erhalten. Entwicklungen entlang des Neckars, sowie des Neckarufers als Freizeitraum seien demnach problematisch. Darunter würden auch Vorhaben wie der Neckartunnel fallen. Freiräume sollten nicht verändert und Autoverkehr entlang des Flusses reduziert werden.
- Eine Person im Publikum weist auf den **hohen Versiegelungsgrad und die geringe Verschattung am Friedrich-Ebert-Platz** hin.
- **Eine Person im Publikum verweist auf die eingeschränkte Nutzbarkeit mancher angrenzenden Freiräume hin.** Es sei ein Aspekt der sozialen Gerechtigkeit Grünflächen für alle zugänglich zu machen. Zudem hätte Heidelberg im Vergleich einen sehr geringen Anteil an innerstädtischen Grünflächen.
- Eine weitere Person im Publikum wünscht sich die **Erweiterung und Verbindung von autofreien Fußgängerzonen.**

Panel-Diskussion III.

Klimagerechte, wandlungsfähige Mobilität – Wie viel Mut braucht Heidelberg?

Panel

HK - Prof. Henning Krug, Professor für Infrastrukturplanung, Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen

CK - Christian Koller, Abteilung Strategische Verkehrsentwicklung und Wirtschaftsverkehr, Amt für Mobilität, Stadt HD

SB - Frau Simone Bauer, Vertreterin Heidelberg Nord im MRO-Beratergremium

- **HK erläutert die Mobilitätswende sei ein sehr konfliktreiches Thema. In Bezug auf das MRO stellen sich an die Mobilitätswende einige zentrale Herausforderungen:**
 1. Der ÖPNV solle das Rückgrat der Mobilitätswende darstellen. Die Mobilität sei kein technisches Problem – also die Frage nach dem Antriebsmittel eines Fahrzeugs – sondern ein räumliches Problem. Zentral gelte es die Anzahl an Kraftfahrzeugen zu reduzieren.
 2. Es müsse städtebaulich auf die Verkehrswende reagiert werden. Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltepunkten sollen stärker verdichtet, um mehr Leute anzubinden.
 3. Im KFZ-Parkraum, sowie in überdimensionierten Hauptverkehrsachsen lägen Potential-Flächen zur Nachverdichtung.

- **KO fragt, ob eine Reduktion des Straßenraum denn dann zu Staus und stockendem Verkehr führen würden.**
HK erläutert, dass es sich hierbei um einen Irrglauben handle. Staubereitschaft sei nicht von der Kapazität im Straßennetz abhängig, sondern von der Attraktivität alternativer Verkehrsmodi.
- **SB plädiert für einen Ausbau von Park&Ride Anlagen im Stadt-Außenbereich in Verknüpfung mit einem innerstädtischen Ausbau des ÖPNV-Netzes.** Dies käme der städtischen Bevölkerung zugute und reduziere Pendlerverkehr in der Stadt.
- **CK erläutert die Inhalte des Verkehrsentwicklungsplans für Heidelberg.**
Die Reduktion des MIV- und der Ausbau des ÖPNV-Verkehrs seien zentrale Vorhaben. Im ÖPNV solle hier mittels dichter Taktung und größeren Fahrzeugen reagiert werden. Man denke auch darüber nach, den motorisierten Individualverkehr weniger attraktiv zu machen (z.B. durch Verkürzung von Parkraum).
Der Hauptbahnhof sei ein gewollter zentraler Umsteigepunkt, jedoch gelte es die einzelnen Verkehrsmodi zu entflechten. Bis zum Wieblinger Bahnhof plane die Deutsche Bahn einen 4-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke. Der Bahnhof soll demnach besser angebunden und durch Park&Ride Anlagen gestärkt werden.
- **HK hebt die starke verkehrliche Ost-West Orientierung des Verkehrs hervor.** Seines Erachtens fehle eine zusätzliche Nord-Süd-Achse. Die im MRO vorgeschlagene Ring-Verbindung würde als Nord-Süd-Verbindung tendenziell Sinn machen, wäre in einer bogenförmigen Ausformulierung jedoch unattraktiv. Es fehle eine geradlinige Nord-Süd-Verbindung, sowie eine zusätzliche Ost-West-Achse im Norden und Süden der Stadt.
KO erläutert, dass die dargestellte Form dem abstrahierten Plan geschuldet sei und sinnbildlich für die Anbindung zukünftiger Entwicklungsflächen, wie dem PHV stehe.
- Personen aus dem Publikum verweisen auf die angeblich **geringe Akzeptanz zum Vorschlag einer Neckarquerung in der Bevölkerung**, sowie auf das bestehende FFH-Schutzgebiet am Neckar. *JO* stellt die Idee einer unterirdischen Verbindung mittels U-Bahn in den Raum.
- Eine Person verweist auf die **bestehende Idee einer Seilbahn** über den Neckar.
- Eine weitere Person hebt die **Signifikanz des FFH-Gebiets** hervor und plädiert für eine Einschränkung des MIV-Verkehrs.

Abschluss & Verabschiedung

In einer Abschlussrunde greifen K. Overmeyer und J. Odszuck die Erkenntnisse aus den Panels auf und geben einen Ausblick auf den weiteren MRO-Prozess.

- KO und JO haben den Eindruck, Heidelberg sei in Entwicklungsfragen schon recht gut aufgestellt und begegne zukünftigen Herausforderungen auf eine nachhaltige Weise. Beweggrund das MRO zu initiieren sei es aber auch gewesen, proaktiv an Herausforderungen heranzugehen und zentrale Fragestellungen wie zukünftige Entwicklungsflächen und Wohnraumversorgung entgegenzutreten.
- In Bezug auf Freiräume hätte sich herauskristallisiert, dass sich eine regionale Betrachtung lohne, aber gleichzeitig gelte es auch, mehr Begegnungsorte in den Quartieren zu schaffen. JO sieht den Landwirtschaftspark auch als Sinnbild und Prototyp für vorhandene Tendenzen. Der Grüne Ring sei mit dem Odenwald zusammen als geschlossener Ring zu denken.
- Potentiale lägen auch darin, in der Römerstraße eine grüne Verkehrsachse auszubilden. Generell stehe JO aber für ein „gutes und resilientes Verkehrsnetz“ ein. Ein gutes Alternativangebot bevorzuge er gegenüber dem Vorschlag MIV-Verkehr unattraktiv zu machen. Der im MRO gezeigte Mobilitätsring läge enormem Potenzial zugrunde, besonders in der Verknüpfung der leistungsfähigen Schienenverkehre.
- KO betont, die MRO-Erarbeitung sei noch nicht abgeschlossen. Zeitgleich sei ein Stadtentwicklungskonzept in Arbeit. Nach JO sollen MRO und STEK in engem Austausch stehen und so Grundlagen für die weitere Stadtentwicklung Heidelbergs bieten.

Paul Konrad, Berlin, den 06.06.2023