

Stadt Walldorf – Stadtplanung und räumliche Entwicklung  
Stadt Wiesloch - Stadtentwicklung

20. Januar 2022

## **Bebauungsplanverfahren HDM – Digital Campus**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hier ist unsere Stellungnahme zum o.g. Bebauungsplan.

Das Verkehrskonzept verfehlt den eigenen Anspruch der Ganzheitlichkeit leider deutlich. Bzgl. der ÖPNV-Anbindung wird nur die S-Bahn betrachtet, Ausführungen zum Busverkehr fehlen völlig. Die Angaben zum Radverkehr beschränken sich auf die geplante neue Radverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung.

Unsere Anmerkungen im Einzelnen:

- In der Begründung zum Bebauungsplan wird eine Machbarkeitsstudie für eine mögliche Straßenbahnfortführung von Leimen über Nußloch und Wiesloch nach Walldorf erwähnt (Kap. 4.2).
  - In den Planunterlagen fehlen Angaben zu einer möglichen Trassenführung im Planungsgebiet (Freihaltetrasse).
- Der bestehende Gütergleisanschluss des HDM-Geländes findet in der Planung keine Erwähnung.
  - Der bestehende Gleisanschluss ist auf jeden Fall zu erhalten, insbesondere im Hinblick auf die mögliche Ansiedlung von Logistikunternehmen.
- Im Verkehrskonzept wird Busverkehr nur als Bahnhofszubringer erwähnt. Ein möglicher autoverkehrsmindernder Beitrag des übrigen Busverkehrs wird nicht berücksichtigt.
  - Die Buslinie 705 verkehrt direkt durch das HDM-Gelände mit Halt am Süd- und am Nordtor. Mit Fahrtzeiten von weniger als 10 Minuten von/bis Rot und weniger als 15 Minuten bis St. Leon besteht hier eine attraktive Alternative zum MIV.
  - Die Buslinie 707 bindet Wiesloch mit den Ortsteilen Baiertal und Schatthausen an. Die Fahrtzeit von 15 Minuten ab/bis Wiesloch Zentrum ist konkurrenzfähig zum MIV.
  - Die Buslinie 721 erschließt Walldorf und Sandhausen. Die Fahrtzeit ab Walldorf Zentrum ist mit 12 Minuten nicht wirklich attraktiv, dafür ist die Busbenutzung seit 2022 kostenlos.
  - Die neue Buslinie 749 bindet Nußloch mit 20 Minuten Fahrtzeit ans Planungsgebiet an. Hier wäre eine Verlängerung der Verkehrszeiten um 2 Stunden in den frühen Abend hinein sinnvoll, um Beschäftigten eine verlässliche Option zu bieten.
  - Die neuen Regiobuslinie 750 erschließt Oftersheim (20 Min) und Schwetzingen (30 Min.).
  - Die neue Regiobuslinie 798 bindet Hockenheim (25 Min.) und Speyer (50 Min.) an.

- Die Linienbusse Richtung Bahnhof stehen im nachmittäglichen Berufsverkehr im Gutenbergring im Stau.
  - Hier ist zu überlegen, ob eine separate Bus- (und Fahrrad-)Trasse durch das Planungsgebiet in Verlängerung der Industriestraße geradlinig bis zur Gutenbergstraße eingerichtet werden kann. Hierdurch würde der Stau umfahren. Außerdem könnte die bisherige Haltestelle HDM-Haupteingang näher an die Arbeitsplätze verlegt und damit die Busnutzung für Beschäftigte attraktiver werden.
- Laut Verkehrsuntersuchung (Kap. 7, S.24) sind bei fehlendem 4-streifigen Ausbau der L723 im Gutenbergring an der Einmündung zur L723 zwei Rechtsabbiegespuren erforderlich.
  - Die zweite Rechtsabbiegespur sollte im Falle des 4-streifigen L723-Ausbaus entfallen bzw. zurückgebaut werden.
- Im Verkehrskonzept (Kap. 8) werden die Varianten zum regionalen Radweg in Nord-Südrichtung vorgestellt.
  - Bei allen Varianten muss die Anbindung an die Südzugänge zum HDM-Gebiet (Abb.13, Nr. 36 und 37) sichergestellt werden.
  - Auf der Südseite des Planungsgebiets sollte eine Radverkehrsverbindung zur Heinrich-Hertz-Straße hergestellt werden (Abb. 13, Verbindung zwischen Nr. 37 und Nr. 43). Dadurch ergibt sich eine deutlich verbesserte Radverkehrsanbindung des bestehenden Industriegebiets aus Richtung Malsch und Wiesloch-Frauenweiler.
- Im Verkehrskonzept fehlen Angaben, auf welchen konkreten Trassen das Plangebiet zu Fuß oder per Rad tatsächlich erreicht werden soll.
  - Wie wird der von Westen kommende Radverkehr vom Kleinfeldweg/Radweg südl. der L723 zum Digital Campus geführt? Im fließenden Kfz-Verkehr auf dem Gutenbergring?  
Eine separate Radverkehrsanlage am Gutenbergring erscheint sinnvoll.
  - Das HDM-Gelände sollte in Höhe Industriestraße nach Westen für den Fuß- und Radverkehr geöffnet werden. Dadurch verbessert sich die Nahmobilität zwischen dem Digital Campus und dem bestehenden Industriegebiet (u.a. Gastronomieangebot für die Mittagspause).
  - Wie soll der Fußverkehr vom Bahnhof zum Digital Campus geführt werden? Im Großen Stadtacker und in der südlichen Verlängerung bis zum Werksgelände fehlt ein Gehweg.
- Im Verkehrskonzept fehlt jegliche Einordnung des Reallabors Pendlermobilität Wiesloch/Walldorf. Inwieweit wird hier eine verkehrsentlastende Wirkung erwartet?

Freundliche Grüße