

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0 2 2 2 / 2 0 2 1 / IV**

Datum:  
01.10.2021

Federführung:  
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Masterplan Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen:  
Verkehrsmodellierung von 10 Erschließungsvarianten**

## Informationsvorlage

### Beschluslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 29. März 2022

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	19.01.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	17.03.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität sowie des Gemeinderates nehmen die Informationen zur Verkehrsmodellierung von 10 Erschließungsvarianten innerhalb des Masterplanverfahrens Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• Fachliche Begleitung und Gutachtenerstellung in der Konsolidierungsphase vom Masterplanverfahren:	147.322
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• Teilhaushalt Amt für Verkehrsmanagement (Anteil Land über Gesamtausgleich der Projektträger)	147.322
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Diese Informationsvorlage bezieht sich auf einen Beschluss des Heidelberger Gemeinderates am 23.07.2020, in dem in der Konsolidierungsphase des Masterplanprozesses Im Neuenheimer Feld ein Zwischenbericht zu den Ergebnissen aus der Berechnung von Erschließungsvarianten für das Neuenheimer Feld eingefordert wird.

Mit dieser Vorlage wird somit der Beschluss des Gemeinderates eingelöst, indem über das Ergebnis des Prüfauftrags informiert wird (siehe Anlage 01), der Umgang der Teams mit den Mobilitätsvarianten in der konkurrierenden Phase erläutert wird und aufgezeigt wird, welche Varianten die Teams für die Abgabe gewählt haben.

# Hybrid-Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 19.01.2022

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 19.01.2022

## 1.1 Masterplan Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen: Verkehrsmodellierung von zehn Erschließungsvarianten Informationsvorlage 0222/2021/IV

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain eröffnet den Tagesordnungspunkt und erläutert, dass die Untersuchungen von Herrn Diplom-Ingenieur Frank Zimmermann als Vertreter des Ingenieurbüros für Verkehrsanlagen und -systeme in Dresden und von Herrn Diplom-Wirtschafts-Ingenieur Lutz Richter als Vertreter der VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH den Gremienmitgliedern bekannt seien. Herr Zimmermann und Herr Richter sind zum Tagesordnungspunkt zugezogen und stehen für Fragen zur Verfügung.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain weist außerdem darauf hin, dass ein **Antrag** von **Die PARTEI**, der als Tischvorlage vor der Sitzung verteilt worden ist, zu diesem Tagesordnungspunkt vorliegt. (Anlage 02 zur Drucksache 0222/2021/IV)

Die PARTEI beantragt die Prüfung einer weiteren Variante: Zeppelinverkehr (=wireless Seilbahn)
--

Stadtrat Leuzinger begründet den **Antrag** von **Die PARTEI** zur Informationsvorlage und fragt nach, ob es nicht sinnvoller wäre, eine Seilbahn ohne Seil, also einen Zeppelinverkehr in die Betrachtungen für das Neuenheimer Feld miteinzubeziehen.

Herr Zimmermann erläutert, dass Grundlage der Untersuchungen die zehn vom Gemeinderat beschlossenen Bausteine war. Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain weist darauf hin, dass eine Seilbahn mit mehreren Gondeln weitaus höhere Kapazitäten bieten würde und nicht ausreichend versiegelte Flächen zur Landung von Zeppelinen zur Verfügung stehen würden. Dem widerspricht Herr Leuzinger und stellt nochmals einen **geänderten Sachantrag (Änderungen fett gedruckt)**:

Die Partei beantragt die Prüfung einer weiteren Variante: Zeppelinverkehr (=wireless Seilbahn)
--

Stadtrat Michelsburg weist anhand der vorgelegten Untersuchungen darauf hin, dass es einen erheblichen Unterschied macht, ob man eine Seilbahn Richtung Weinheim untersucht oder eine Seilbahn von Schriesheim Richtung Bismarckplatz. Er fragt nach, warum die Seilbahnvariante nicht untersucht wurde hinsichtlich der Strecke von Patrick-Henry-Village (PHV) nach Weinheim, sondern nur von Schriesheim zum Bismarckplatz und welche Auswirkungen es hätte, wenn man die Seilbahn von Schriesheim zum Bismarckplatz mit einer Straßenbahn Weinheim und PHV verknüpfen würde.

Herr Richter erläutert, dass die Seilbahn als einzelne Maßnahme betrachtet wurde und nicht als Linienkombination. Er weist darauf hin, dass es trotzdem die Notwendigkeit von Umstiegen von der Straßenbahn auf die Seilbahn geben würde und dass diese Umstiege auf Widerstände bei den Nutzern das eigentliche Hindernis darstellen würden.

Stadtrat Michelsburg macht geltend, dass bei der Kombination Campusring mit Seilbahn eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und eine deutliche Erhöhung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erreicht würde. Nach seiner Einschätzung wäre also die beste Kombination dann eigentlich von PHV nach Weinheim mit Seilbahn und nicht vom Bismarckplatz nach Schriesheim, insbesondere unter Berücksichtigung des Verkehrs aus dem Umland. Dies hätte auch Vorteile für den Regionalverkehr. Damit würde auch eine Fuß- und Radbrücke durch das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) in Wieblingen, die nur schwer umsetzbar wäre, entfallen.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain weist darauf hin, dass jede Maßnahme ihre Wirkung entfalten würde und es gäbe unzählige Kombinationen, aber eine Erhöhung des ÖPNV würde bei einer Kombination von Campusring und Seilbahn nicht stattfinden. Herr Zimmermann bestätigt, dass die Ergebnisse der Untersuchung zeigen, dass Variante I mit der Seilbahn als zentrales Verkehrsmittel für eine Erhöhung des ÖPNV nicht geeignet ist. Auf erneute Nachfrage von Stadtrat Michelsburg und Herrn Bürgermeister Schmidt-Lamontain teilt Herr Richter mit, dass eine weitere Untersuchung der Auswirkungen dieser Variante ein bis zwei Wochen dauern würde.

Stadtrat Kutsch betont, dass die Untersuchungen deutlich machen, dass die Straßenbahn von Weinheim nach PHV sehr großes Potential auch außerhalb des Neuenheimer Feldes besitze, insbesondere für die Ein- und Auspendler. Er bevorzuge daher die Kombination Fuß-/Radbrücke mit kleinem Campusring, die verkehrlich und bezüglich CO<sub>2</sub>-Einsparung das größte Potential biete.

Herr Richter betont, dass eine Fuß-/Radbrücke von Wieblingen ins Neuenheimer Feld großes Potential nicht nur in verkehrlicher Hinsicht, sondern auch bezüglich CO<sub>2</sub>-Einsparung bieten würde.

Stadtrat Kutsch fragt nochmals nach wegen einer „Umweltbrücke“ (Radverkehr und ÖPNV) über den Neckar und Herr Richter betont, dass diese Variante J von Weinheim nach PHV mit einer separaten Brücke über den Neckar die größte CO<sub>2</sub>-Einsparung bringen würde. Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain klärt daraufhin auf, dass Variante I und Variante J etwa ein gleich großes CO<sub>2</sub>-Einsparpotential haben. (41 Prozent und 43 Prozent).

Stadtrat Rothfuß weist darauf hin, dass alle Varianten untersucht wurden und dass eine Entscheidung für eine Variante nun in den entsprechenden Gremien getroffen werden müsste. Er betont, dass ein kleiner Campusring die Institute im Neuenheimer Feld besser erschließen würde.

Stadtrat Dr. Weiler Lorentz informiert, dass es zwei Varianten gebe, wie der Campus im Neuenheimer Feld entwickelt werden kann und diese würden ganz deutlich den kleinen Campusring vorsehen. Selbstverständlich würde eine Nord-Süd-Verbindung über den Neckar die Gesamtsituation deutlich verbessern. Es müssten unverzüglich Maßnahmen zur Reduzierung des MIV im Neuenheimer Feld getroffen werden und es mache keinen Sinn über die Berechnungen zu diskutieren. Er führt aus, dass man aufgrund der Berechnungen die Maßnahmen zügig umsetzen müsse, denn bei der CO<sub>2</sub>-Einsparung sei keine Zeit zu verlieren.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain betont, dass man einen gemeinsamen Weg mit der Universität und den Forschungseinrichtungen gehen müsse, um zu einer schnellen einvernehmlichen Lösung zu kommen und er übergibt das Wort an Herrn Ersten Bürgermeister Odszuck.

Herr Erster Bürgermeister Odszuck informiert, dass die Erkenntnisse des Masterplanverfahrens im Rahmen der Bauleitplanung zur Umsetzung kommen werden, aber eben nicht alle. Es seien also auch weitere Instrumente notwendig bezüglich organisatorischer oder verkehrlicher Fragen, die das Baugesetzbuch nicht vorsehe. Herr Erster Bürgermeister Odszuck betont ausdrücklich, dass auch eine Variante von kleinem Campusring mit einer Umweltverbundbrücke über den Neckar noch möglich wäre, und damit eine Anbindung des Neuenheimer Feldes an die OEG-Trasse nach Mannheim ohne Umstieg ermöglichen würde. Dies würde in verkehrlicher Hinsicht und auch sonst viele positive Effekte bringen.

Stadtrat Kutsch unterstützt Herrn Ersten Bürgermeister Odszuck und betont, dass bei Verkehrsplanungen regional gedacht werden müsse und er führt aus, dass die stärkste Reduktion des MIV und von CO<sup>2</sup> bei den Varianten mit ÖPNV-Brücke über den Neckar oder mit Seilbahn liege (Varianten I und J). Deshalb sei es wichtig, diese Varianten nicht von vorneherein auszuschließen, um zukunftsfähig zu bleiben und den Verkehr aus dem Umland mit einzu beziehen.

Stadtrat Pfeiffer gibt zu bedenken, dass sich die ÖPNV-Brücke im FFH-Gebiet befinde und es müsse zunächst geprüft werden, ob rechtlich über diesen Bereich eine Brücke gebaut werden dürfe. Es sei mit langwierigen gerichtlichen Verfahren zu rechnen.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain entgegnet, dass heute - bei der Vorstellung der zehn möglichen Varianten - der falsche Zeitpunkt sei, um schon jetzt über eine Brücke zu entscheiden.

Stadtrat Michelsburg unterstützt die Bedenken von Stadtrat Pfeiffer bezüglich einer Brücke und teilt mit, dass schon ein Vorgutachten eingefordert wurde, weil dort seltene Tiere und Arten vorkommen, die gefährdet sind. Daraus gehe hervor, dass man in den nächsten 10 - 15 Jahren dort nicht mit einer Brücke rechnen könne.

Herr Stadtrat Michelsburg wünscht stattdessen bis zur Entscheidung im März eine Berechnung der Variante Seilbahn von PHV nach Weinheim.

Stadtrat Rothfuß teilt die Bedenken bezüglich einer Brücke im FFH-Gebiet und erläutert, dass bei einem Brückenbau durch das FFH-Gebiet erst andere Maßnahmen vorgenommen werden müssen, die dann nicht erfolgreich sein dürfen. (Parkraumbewirtschaftung, Jobticket, Straßenbahn). Er betont, dass dafür der Zeitrahmen von 10 - 15 Jahren nicht reichen würde. Er fragt außerdem nach, ob sich die Berechnungen der vorgelegten Untersuchungen auf das Stadtgebiet oder auf die Region beziehen.

Herr Zimmermann erläutert, dass bei den Untersuchungen das komplette Untersuchungsgebiet der Verkehre ins Neuenheimer Feld von Viernheim bis Mannheim berücksichtigt wurden.

Herr Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz betont, dass die Entscheidung bezüglich einer Brücke über den Neckar letztendlich bei den Verwaltungsgerichten liege, weil gegen eine Brücke im FFH-Gebiet sicher geklagt würde. Deshalb drängt er darauf, die Maßnahmen durchzuführen, die jetzt so schnell wie möglich durchführbar sind.

Herr Bürgermeister Schmidt-Lamontain lässt über den **geänderten Sachantrag** von Herrn Leuzinger abstimmen (**Änderungen fett gedruckt**):

Die Partei beantragt die Prüfung einer weiteren Variante: Zeppelinverkehr (=wireless Seilbahn)
--

**Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 02:12:02**

**gezeichnet**  
Raoul Schmidt-Lamontain  
Bürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## Sitzung des Gemeinderates nach § 37a Gemeindeordnung vom 17.03.2022

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 17.03.2022

### 9 **Masterplan Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen: Verkehrsmodellierung von 10 Erschließungsvarianten** Informationsvorlage 0222/2021/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner erläutert, dass Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz im Vorfeld dieser Sitzung um Beantwortung von Fragen zur groben Kostenschätzung einiger Erschließungsvarianten gebeten habe.

Bürgermeister Schmidt-Lamontain verweist in diesem Zusammenhang auf Anlage 03 zur Drucksache 0222/2021/IV. Diese beantworte die Fragen von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz bezüglich der Anbindung des Neuenheimer Feldes. Weitere Fragen betreffen die Anbindung des Patrick Henry Village und würden im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 30.03.2022 beantwortet.

Stadtrat Leuzinger bringt seinen **Antrag** von **Die PARTEI**, (Anlage 02 zur Drucksache 0222/2021/IV) ein und begründet diesen.

Die PARTEI beantragt die Prüfung einer weiteren Variante: Zeppelinverkehr (=wireless Seilbahn).

Nachdem es keinen weiteren Redebedarf gibt, stellt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner fest, dass dies so zu Protokoll genommen werde.

**gezeichnet**  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis:** Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

## Begründung:

Die Beschlussvorlage zum Abschluss der zweiten Stufe des vierstufig aufgebauten Masterplanverfahrens, des Planungsateliers, wurde am 23. Juli 2020 im Heidelberger Gemeinderat behandelt, siehe Drucksache 0057/2020/BV. Im Bereich Verkehr/Mobilität hat der Gemeinderat unter anderem die weitere Prüfung von zehn Erschließungs-Bausteinen beschlossen. Diese sollen zu sinnvollen Varianten kombiniert und mit dem Heidelberger Verkehrsmodell von einem unabhängigen Verkehrsgutachter untersucht werden. Darüber hinaus wurde die Erstellung eines Zwischenberichts beschlossen: *„Nach einem Zwischenbericht in der Konsolidierungsphase zu den Ergebnissen aus den Verkehrsrechnungen wird entschieden, ob eine Straßenbahnbrücke als Variante weiter untersucht wird ...“* (Beschluss-Nummer 2 e im Beschlusslauf der Drucksache 0057/2020/BV auf Seite 2.78). Mit dieser Informationsvorlage und dem in der Anlage 01 ersichtlichen Bericht soll der Zwischenbericht gegeben werden.

Zur Prüfung der vom Gemeinderat beschlossenen Bausteine hat das Amt für Verkehrsmanagement Ende Oktober 2020 das Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme (IVAS) aus Dresden beauftragt. IVAS erarbeitete aus den zehn beschlossenen Bausteinen zehn Varianten der zukünftigen Verkehrserschließung für das Neuenheimer Feld heraus, welche am 23. November 2020 bei einem gemeinsamen Arbeitsgespräch mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), den lokalen Fachvertretern, des Bündnisses für Bürgerbeteiligung, des Verkehrsexperten im Masterplanverfahren (Prof. Ahrens von der Technischen Universität Dresden) und den Projektträgern (Stadt, Land, Universität) vorabgestimmt wurden. Die finalen Variantenverläufe wurden in einem nicht-öffentlichen Werkstattgespräche am 27. Januar 2021 den Mitgliedern des Forums präsentiert, woraufhin IVAS mit der Modellierung der Varianten und der Berechnung sowie der Auswertung begann. Bei den Strukturdaten (Verortung der Einwohner, Arbeitsplätze und Stellplätze auf die Verkehrszellen innerhalb des Neuenheimer Feldes) wurde dazu ein gemittelter Ansatz zwischen den gemeldeten Werten der Teams Astoc und Höger für das Jahr 2050 gebildet.

Alle ausgewerteten Berechnungsergebnisse wurden zu Beginn der konkurrierenden Phase den Teams Astoc und Höger direkt vom Verkehrsgutachter IVAS ohne zwischengeschaltete Institution zur Verfügung gestellt, damit sich die Teams unvoreingenommen für eine zu ihrem städtebaulichen Konzept passende Variante entscheiden konnten. Zusätzlich wurde den beiden Teams auch das Heidelberger Verkehrsmodell übergeben, sodass die Teams auch eigenständig an den Varianten arbeiten konnten. Die Teams sollten zwar die grundsätzliche Verkehrslösung (bauliche Verkehrsinfrastruktur) einer der Varianten, sowie für die Vergleichbarkeit wichtige Vorgaben wie die Höhe der Parkgebühren in ihr Konzept übernehmen, konnten aber dennoch verschiedene Stellschrauben wie beispielsweise die Anzahl und Lage von Haltestellen, Park-and-Ride-Anlagen, Mobilitätshubs und Stellplätzen sowie Linienverläufe des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs selbstständig anpassen. Dies ist der Grund, weshalb sich die von den Teams am 15. Juli 2021 abgegebenen Entwürfe in ihrer Mobilitätslösung teilweise von den durch IVAS berechneten Varianten unterscheiden.

Im Folgenden soll noch auf grundlegende Aussagen der Berechnungsergebnisse eingegangen werden, die zu einem Bericht zusammengefasst worden sind, siehe Anlage 01. Es wird ersichtlich, dass es eine eindeutig am besten funktionierende Variante nicht gibt. Bei der Betrachtung verschiedener Kenngrößen schneiden die Varianten auch unterschiedlich ab.

Variante A (reine Buserschließung) stellt das Basisszenario dar, ohne eine Straßenbahn oder Seilbahn im Gebiet. Erwartungsgemäß ist diese Variante verkehrlich am ungünstigsten, dafür finanziell am günstigsten, da keine Verkehrsinfrastruktur hergestellt werden muss.

Variante B (Straßenbahn-Stichstrecke über Tiergartenstraße zum Sportzentrum Nord) hat nach der Variante A den höchsten Anteil des Motorisierten Individualverkehrs mit 20 Prozent aller Wege (Binnen-, Quell- und Zielverkehr des Neuenheimer Felds), punktet jedoch mit den niedrigsten Betriebskosten durch Einsparung von Buslinien.

Die Varianten C (großer Straßenbahn-Campusring), D (kleiner Straßenbahn-Campusring mit Linie PHV-Weinheim) und E (kleiner Straßenbahn-Campusring mit Linie Bismarckplatz-Schriesheim) haben zwar vergleichsweise geringe Investitionskosten, schneiden aber verkehrlich auch nur durchschnittlich ab.

Variante F (Kombination der Varianten B und E) und Variante G (Seilbahn ohne Straßenbahn im Gebiet) fallen gegenüber den Varianten mit nur einem Straßenbahn-Campusring durch erhöhte Investitionskosten auf.

Variante H (Variante D mit Fuß- und Rad-Brücke) hat beim Vergleich zur Basisvariante A und bezogen auf das gesamte Verkehrsmodellgebiet gegenüber allen Varianten den höchsten Rückgang an Fahrten des Motorisierten Individualverkehrs.

Variante I (Seilbahn mit großem Campusring) hat zusammen mit der Variante J den geringsten Anteil des Motorisierten Individualverkehrs mit 15 Prozent aller Wege (Binnen-, Quell- und Zielverkehr des Neuenheimer Felds). Zusätzlich hat sie dort beim Vergleich zur Basisvariante A den stärksten Rückgang der Wege des Motorisierten Individualverkehrs und die meisten Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus kann diese Variante, bezogen auf den Binnen-, Quell- und Zielverkehr des Neuenheimer Felds, die meiste Kohlenstoffdioxid-Minderung generieren. Bei Variante I sind noch vor Variante J die Investitionskosten am höchsten.

Variante J (Straßenbahn-Brücke mit großem Campusring) hat zusammen mit der Variante I den geringsten Anteil des Motorisierten Individualverkehrs mit 15 Prozent aller Wege (Binnen-, Quell- und Zielverkehr des Neuenheimer Felds). Außerdem hat sie beim Vergleich zur Basisvariante A und bezogen auf das gesamte Verkehrsmodellgebiet nach der Variante H den zweithöchsten Rückgang an Fahrten des Motorisierten Individualverkehrs. Variante J bringt die höchsten Betriebskosten und die zweithöchsten Investitionskosten mit sich.

Bei der Abgabe der Teams am 15. Juli 2021 hat sich das Team Astoc für die Variante D (kleiner Campusring mit Linie PHV-Weinheim) entschieden, Team Höger hat die Variante H (kleiner Campusring mit Fuß- und Rad-Brücke) gewählt. Die Bewertung dieser beiden Entwürfe mit ihren Verkehrslösungen erfolgt erst im Gremienlauf zur Konsolidierungsphase Masterplan Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen Anfang 2022, dann als Beschlussempfehlung.

## Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht betroffen.

## Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes /der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
M02		<b>Ziel/e:</b> Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Die Vorlage informiert über die MIV-Reduktion von 10 Varianten. <b>Ziel/e:</b>
UM4		<b>Ziel/e:</b> Klima- und Immissionsschutz vorantreiben <b>Begründung:</b> Die Vorlage informiert über die CO <sub>2</sub> -Reduktion von 10 Varianten. <b>Ziel/e:</b>
QU7		<b>Ziel/e:</b> Partnerschaft mit der Universität ausbauen <b>Begründung:</b> Die Vorlage informiert über 10 Varianten einer Campuserschließung.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet

Raoul Schmidt-Lamontain

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Dokumentation und Vergleich der Erschließungsvarianten (Bericht IVAS) (Nur digital verfügbar)
02	Sachantrag von Die PARTEI vom 17.01.2022 <b>Tischvorlage in der Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität am 19.01.2022</b>
03	Ergänzung zum Masterplan INF - Verkehrsmodellierung von 10 Erschließungsvarianten