

Masterplan Neuenheimer Feld – Teil 5

Harte Diskussionen und vorläufig gute Ergebnisse

– Petra Bauer und Dieter Teufel –

1 Klimanotstand in Heidelberg ausgerufen

Eine wichtige Entwicklung war im Jahr 2019 die Entstehung der „Fridays for Future“-Bewegung, die weltweit das Recht auf eine lebenswerte Umwelt auch in Zukunft einfordert. Auch in Heidelberg schlossen sich viele Schülerinnen und Schüler, Studierende und Wissenschaftler der Bewegung an, die deutlich machte, dass die Warnungen der Wissenschaft vor einem menschengemachten Klimawandel bisher viel zu wenig gehört worden waren. 2019 fanden im September und nach einer Klimastreikwoche an der Universität im November die bislang größten Demonstrationen in Heidelberg mit 10 000 bzw. 9 000 Teilnehmern statt. Am Beginn der Klimastreikwoche wurde in einer Vollversammlung der Studierenden im vollbesetzten Hörsaal 13 der Neuen Universität deutlich, wie rückständig die Universität Heidelberg beim Thema Klimaschutz bisher ist.¹ Die Universität hat bis heute z.B.

- keinen Umweltbericht
- keinen Nachhaltigkeitsbericht und
- keinen Klimaschutzbericht.

700 Studierende und Wissenschaftler der Universität verabschiedeten auf der Vollversammlung einen aus 50 Punkten bestehenden Forderungskatalog zum Klimaschutz an den Rektor der Universität², darunter

- „die Mobilitätskonzepte der Universität auf den Umweltverbund zu konzentrieren“
- „die Fahrradinfrastruktur massiv auszubauen“
- „das Pendeln mit dem ÖPNV für alle mit der Universität assoziierten Personen attraktiver zu machen“ und
- „die Attraktivität des Motorisierten Individualverkehrs zu senken.“

Heidelberg hatte zwar schon im Jahr 1994 beschlossen, die CO₂-Emissionen bis 2005 um 30% zu senken. 2014 folgte dann ein einstimmiger Beschluss des Gemeinderats, die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2050 um 95% zu verringern. Berechnungen des UPI-Instituts, die am 11. Juli 2019 im Heidelberg-Kreis Klimaschutz und Energie vorgestellt wurden, zeigten jedoch, dass die Emissionen bisher nicht gesunken sind.³

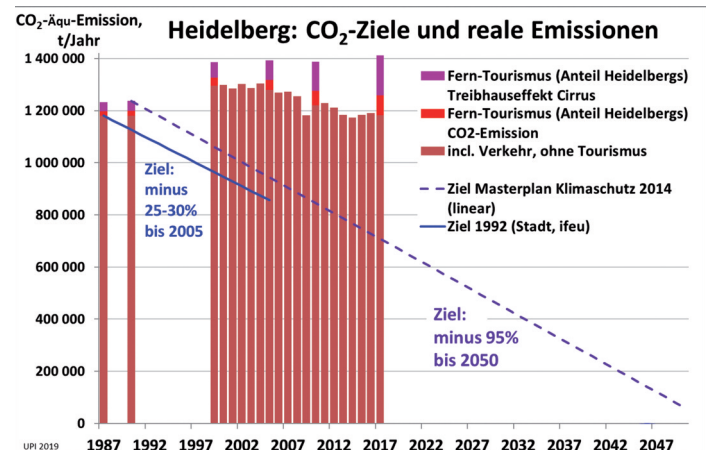


Bild 1: Entwicklung der CO₂-Emissionen in Heidelberg

Das ifeu-Institut für Energie- und Umweltforschung hatte zwar in seiner im Auftrag der Stadt Heidelberg erstellten und am 22. Oktober 2019 im Umweltausschuss vorgetragenen CO₂-Bilanz behauptet, die CO₂-Emissionen seien in Heidelberg seit 1987 um 13% und pro Kopf gerechnet sogar um 30% gesunken. Dies stellte sich jedoch als Rechenfehler heraus. Das ifeu hatte bei der Berechnung der Pro-Kopf-Ausgangsemission im Jahr 1987 die amerikanischen Streitkräfte und deren in Heidelberg lebende Familienangehörige vergessen, außerdem zwischenzeitlich die Systematik der Berechnung der Verkehrsemissionen geändert und den für Heidelberg besonders wichtigen Wirtschaftszweig des Tourismus weggelassen. Dies hielt die Stadtverwaltung jedoch nicht davon ab, an mehreren Stellen den „Erfolg“ einer Senkung der CO₂-Emissionen um 30% zu verkünden.^{4,5}

Bereits am 9. 5. 2019 hatte Oberbürgermeister Prof. Dr. Eckart Würzner in einer Gemeinderatssitzung über Klimaschutz als Stadtoberhaupt für die Stadt Heidelberg den Klimanotstand ausgerufen und war damit dem Vorbild von London, Basel, Konstanz und anderen Städten gefolgt.

In der Aufgabenstellung für die Planungsteams des Masterplans Neuenheimer Feld waren die Klimaschutzziele einer Verringerung der CO₂-Emissionen um 95% bis 2050 bereits von Anfang an durch den Gemeinderat in seinem Beschluss vom 24.7.2018 verankert worden. Ob dies jedoch beachtet wurde, werden wir später im Kapitel 5 sehen.

1 Klimaschutz in Stadt und Universität Heidelberg - Was läuft gut, was nicht, Eröffnungsvortrag Studierendenvollversammlung Klimastreikwoche, Dieter Teufel, UPI-Umwelt und Prognose Institut, 25.11.2019 www.upi-institut.de/hd/Klimaschutz_Stadt_Uni_HD_25_11_2019.pdf

2 https://fridaysforfuture-heidelberg.de/wp-content/uploads/2019/12/forderungen_lang.pdf

3 www.upi-institut.de/hd/HDKreis_Verkehr_11_7_2019_UPI.pdf

4 z.B. „Seit 2004 sinken die CO₂-Emissionen, CO₂-Ausstoß pro Heidelberger um 30% gesunken“, Stadtblatt, 23.10.2019

5 Auf dem Weg zur klimaneutralen Stadt...“ Internetauftritt der Stadt Heidelberg, abgerufen 22.1.2020 www.heidelberg.de/hd/HD/service/22_11_2019+auf+dem+weg+zur+klimaneutralen+stadt+heidelberg+beschliesst+30-punkte-aktionsplan+fuer+klimaschutz.html

2 Vorstellung der 3. Entwürfe der Planungsteams

Am 9. Juli 2019 stellten die vier Planungs-Teams im Masterplan Neuenheimer Feld ihre 3. Entwürfe im gut besuchten Großen Hörsaal Chemie der Universität vor. Die Entwürfe hatten sich bei einigen Teams verbessert. Hier ein Vergleich der wichtigsten Kriterien:



Vergleich 3. Entwürfe:	Kerstin Höger Architekten GmbH, Zürich	Ferdinand Heide Architekt BDA, Frankfurt	ASTOC GmbH & Co. KG, Köln	C.F. Møller Danmark A/S, Aarhus
Bebauung Handschuhheimer Feld	nein	nein	nein	nein
Bebauung Hühnerstein	nein	teilweise	teilweise	vollständig
Straßenbahnring in Campus	ja	nein, nur Stichstrecke von Süden	nein, nur Busse	nein, nur Busse
umsteigefreie ÖV-Verbindung von Süd (HBF)	ja	ja	nein	nein
umsteigefreie ÖV-Verbindung von Nord (Bergstr.)	ja	nein	nein	nein
Ausbau Klausenpfad MIV	nein	nein	nein	nein
5. Neckarquerung MIV	nein	nein	Holzbrücke nur für Busse, Krankenwagen, Rad und Fuß	optional, "klimafreundliche VM wären an dieser Verbindung zu bevorzugen"... (?)
5. Neckarquerung Straßenbahn	als Option mit Bus	nein, Seilbahn	als Option mit Bus	mit Bus
Nordzubringer	nein	nein	ja, P&R Dossenheim mit Strab u. Bussen durch HHF	ja, für Busse; Ausbau der Feldwege ermöglicht MIV
P&R mit Bussen durch HHF	nein	nein	ja, P&R Dossenheim mit Strab u. Bussen durch HHF	ja, im Dossenheim Feld
Bauliche Dichte, GFZ	1,8	2,0	2,4	2,0
Stadtklima	geringe nächtliche Temperaturerhöhung	mittlere nächtliche Temperaturerhöhung	hohe nächtliche Temperaturerhöhung	höchste nächtliche Temperaturerhöhung
Klimaschutzziele	werden im Verkehr wahrscheinlich erreicht	werden im Verkehr nicht erreicht	werden im Verkehr nicht erreicht	werden im Verkehr nicht erreicht
Besonderheit	sehr flächensparend, Hühnerstein Langfristreserve	Seilbahn		Straße zw. INF und Klausenpfad
	 = ökologische Verbesserung im Vergleich zum 2. Entwurf  = ökologische Verschlechterung im Vergleich zum 2. Entwurf			

Bild 2: Vergleich der 3. Entwürfe der Planungsteams

In den 1. Entwürfen war der Ausbau des Klausenpfads für den Autoverkehr noch in drei Entwürfen, in den 2. Entwürfen noch zwei Mal enthalten. Nachdem das UPI-Institut darlegte, dass ein leistungsfähiger Verkehrsknoten zur Anbindung des Klausenpfads nur mit einer deutlichen Verbreiterung der Berliner Straße in das Langgewann hinein möglich wäre, sieht in den 3. Entwürfen jetzt kein Team mehr einen Ausbau des Klausenpfads vor. Er soll eine wichtige Achse für den Fahrrad- und Fußverkehr und die Naherholung bleiben.

Einen Ausbau von Feldwegen zu Straßen im Handschuhheimer Feld planen noch die Teams MOLLER und ASTOC.

Zur baulichen Dichte liegen jetzt auch Zahlen vor. Interessant ist, dass der Entwurf des Teams HÖGER, der von Uni-Rektor Eitel wegen angeblich zu dichter Bebauung abgelehnt wird, mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von **1,8** die geringste bauliche Dichte vorsieht. Möglich wären nach der geltenden Baunutzungsverordnung für Sondergebiete wie Hochschulen eine GFZ von 2,4, also **30%** höher!

3 Welches Wachstum ist eigentlich geplant?

Bereits in der ersten Forumssitzung am 11. April 2018 wurde das exorbitant hohe Wachstumsziel der Universität und der anderen Institutionen im Neuenheimer Feld von zusätzlichen 800 000 qm Bruttogrundfläche zusätzlich zu den bereits gebauten 1 Mio qm BGF heftig kritisiert.⁶ Der Gemeinderat hatte deshalb im Juli 2018 beschlossen: „Die Zuwachsprognose von 800.000 qm BGF (Bruttogrundfläche) wird nach Instituten, Kliniken und Arbeitsplätzen aufgeschlüsselt.“

Während über die Arbeitsplätze inzwischen eine Prognose vorliegt, ist die Forderung der Aufschlüsselung nach Instituten und Kliniken auch nach 22 Monaten immer noch nicht erfüllt. Es ist weiter völlig unklar, welche Institute und Kliniken in Zukunft wie stark wachsen sollen und ob z.B. weitere Kliniken wie die Orthopädie (mit heute optimalem S-Bahnanschluss in Schlierbach), die Thoraxklinik in Rohrbach oder weitere Kliniken aus Bergheim ins Neuenheimer Feld verlegt werden sollen und ob z.B. das Uniklinikum aus Gewinngründen irgendwann in Zukunft z.B. eine Schönheitsklinik im Neuenheimer Feld für zahlungskräftige ausländische

⁶ Masterplan Neuenheimer Feld – Teil 4 - Der Prozess beginnt holprig, Jahrbuch 2019 des Stadtteilvereins Handschuhheim e.V., S. 99 – 107 http://www.upi-institut.de/hd/IB_2019_Masterplan_4.pdf

Kunden errichten will. In der Gemeinderatsitzung am 9. Mai 2019 wurde zwar eine Tabelle zum Thema vorgelegt, die angeblich die Aufschlüsselung zeigt.⁷ Diese Tabelle war jedoch exakt dieselbe Tabelle ohne Aufschlüsselung wie im Juli 2018, die zu dem damaligen Gemeinderatsbeschluss führte: Auch der einzige Zukunftsforscher unter den Experten des Masterplanprozesses, Prof. Dr. Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin bestätigte in einem hochinteressanten Interview mit der Rhein-Neckar-Zeitung mit dem Titel „Deshalb hält Zukunftsforscher Heidelberg für rückwärtsgerwandt“ am 3.9.2019⁸ die Kritik an dem Masterplanprozess, u.a. die viel zu hohe starre Wachstumsvorgabe von 800 000 Quadratmetern Bruttogrundfläche.

In der Forum-Sitzung vom 16.7.2019 kamen dazu weitere wichtige Punkte zur Sprache: Nach dem Willen des Auftraggebers der Planungsteams (Vermögen und Bau BaWü) sollen bei der Wachstumsvorgabe von 800 000 qm Bruttogrundfläche Nutzflächen in Untergeschossen nicht mitgezählt werden, obwohl die meisten Institute große Flächen in z.T. mehreren Untergeschossebenen besitzen und nutzen.⁹



Bild 3: Beispiel für zwei Untergeschosse im neuen Radiologiezentrum des DKFZ, die bei der BGF, aber nicht bei der GF mitgezählt werden

Während in der Definition der Bruttogrundfläche (BGF) solche nutzbaren Untergeschosse mitgezählt werden, sind in der Geschossfläche (GF) nur die oberirdischen Flächen enthalten. In der vom Gemeinderat am 24. Juli 2018 beschlossenen Aufgabenstellung¹⁰ ist eindeutig nur von 800 000 qm BGF die Rede, nicht von GF. Dennoch versucht Vermögen und Bau inzwischen, den Planungsteams einen Zuwachs von 800 000 qm **GF** vorzuschreiben, das entspräche einer zusätzlichen BGF von ca. 1 Million qm BGF. Dem Schweizer Team HÖGER wird durch diesen Trick vorgeworfen, es habe die Wachstumswünsche nicht voll erfüllt, obwohl es

sogar einen Flächenzuwachs von 1,137 Millionen qm BGF vorsieht.

Im letzten Entwurf hatte ASTOC noch eine Straßenbahn auf dem Campus vorgesehen. Diese ging von der wichtigsten Haltestelle Technologiepark über die Straße INF. Im 2. Entwurf schrieb ASTOC: „Wir halten es weiterhin für die beste Lösung, eine Straßenbahn in das Gebiet zu führen. In den vergangenen Jahren gab es bereits weitführende vergleichbare Planungen dazu, die aufgegriffen und zeitnah umgesetzt werden könnten. Die Straßenbahn 21 kann über die Berliner Straße - durch eine innere kreuzungsfreie Führung auf eigenem Gleiskörper in einer Schleife - das Neuenheimer Feld direkt und ohne Umsteigebeziehungen an den Hauptbahnhof und die Innenstadt anbinden. Die Erschließungswirkung ist im gewählten Konzept sehr hoch. Straßenbahnen stellen zudem ein sehr leistungsfähiges Transportmittel mit sehr hohen Kapazitäten dar.“¹¹

Diese Straßenbahn wurde nach Gesprächen zwischen ASTOC und Vertretern von Institutionen im Neuenheimer Feld im 3. Entwurf gestrichen! Dies ist weder nachvollziehbar noch akzeptierbar. Die Planungshoheit für die Bauleit- und Verkehrsplanung liegt eindeutig beim Gemeinderat der Stadt Heidelberg. Falls einzelne Institutionen im Campus Bedenken wegen Emissionen einer Straßenbahn (trotz Supercaps, oberleitungsfreiem Betrieb und Feder-Masse-Lagerung des Fahrwegs) haben, müssten diese offen im Masterplanverfahren diskutiert werden. Dies ist bisher nicht erfolgt. Diese Bedenken können durch die bisher schon von der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH (rnv) vorgeschlagenen und bei anderen Campusstraßenbahnen realisierten Maßnahmen gelöst werden. Eine andere Lösungsmöglichkeit besteht darin, die 2 oder 3 besonders empfindlichen Geräte in die bestehenden oder zu schaffenden Verfügungsgebäude oder in tiefer gelegene Geschosse (z.B. großes Untergeschoss zwischen Geologie und Mineralogie statt heute dem 5. Stockwerk der Mineralogie) zu verlegen.

In dem offiziellen Protokoll der Forumssitzung wurden die wichtigen Informationen zu BGF und Straßenbahn übrigens mit keinem Wort erwähnt.

4 Öffentliche Veranstaltung mit Experten

Der Koordinationsbeirat des Masterplans hatte schon früh vorgeschlagen, die Experten im Masterplanverfahren in einer öffentlichen Veranstaltung zu Wort kommen zu lassen. Diese fand am 4. Juli 2019 in der Aula der Neuen Universität statt. Insbesondere die Mobilitätsexperten Prof. Dr. Regine Gerike, Universität Dresden, Professur für integrierte Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Prof. Dr. Gerd-Axel Ahrens, Universität Dresden und Prof. Dr. Hartmut Topp, Universität

⁷ Gemeinderat 9.5.2019, TOP 10, Anlage 02 (geändert) zur Drucksache 0143/2019/BV

⁸ „Masterplan Neuenheimer Feld - Deshalb hält Zukunftsforscher Heidelberg für rückwärtsgerwandt“ Rhein-Neckar-Zeitung, 3.9.2019 www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-masterplan-neuenheimer-feld-deshalb-haelt-zukunftsforscher-heidelberg-fuer-rueckwaertsgewandt-arid,464004.html

⁹ Im Untergeschoss des Hörsaalgebäudes Chemie befinden sich z.B. empfindliche Geräte wie Rasterelektronenmikroskopie. Das neue Gebäude des MPI für medizinische Forschung wird in 3 Untergeschossen Räume für erschütterungsempfindliche Hochleistungs-Lichtmikroskopie erhalten. Im Chemischen Institut befinden sich in den Untergeschossen große Laborräume und viele Arbeitsgruppenräume und Arbeitszimmer, genauso im Botanischen Institut, im MPI für Völkerrecht in zwei UG u.a. die Bibliothek und Arbeitsräume, im Universitätsrechenzentrum Serverräume, Datenspeicher und Arbeitsräume, in der Geologie und Mineralogie beherbergt das UG Feinmechanikwerkstätten, Dünnschlifflabore und Arbeitsräume, in der Geografie z.B. Kartenräume, im Bioquantgebäude z.B. Elektronenmikroskopie, das Spatial Transcriptomics Lab, das NIKON Imaging Center und gentechnische Labore, in dem neuen Radiologiezentrum des DKFZ in 2 UG Arbeitsräume und radiologische Geräte, in den Life Sciences z.B. Sicherheitslabore.

¹⁰ <https://ww1.heidelberg.de/buergerinfo/getfile.asp?id=285584&type=do&>

¹¹ ASTOC Textliche Erläuterungen, 2. Entwurf, S. 16

Kaiserslautern machten dabei eine Reihe sehr interessanter Ausführungen.

Prof. Dr. Topp legte gleich zu Beginn seines Statements dar, dass in der Verkehrsdiskussion eine Reihe von Heilsversprechen unterwegs seien, die Lösungen versprechen würden, die jedoch keine sind. Zu solchen Heilsversprechungen zählte er selbstfahrende Privatautos, Rohrpost für Personen oder Flugtaxis, die noch viel mehr Energie brauchen werden, aber auch Elektroantrieb für Autos, die genau soviel Platz benötigen wie normale Autos und dieselben Staus verursachen.

Prof. Dr. Ahrens und Prof. Dr. Gerike führten aus, dass sich aus den von ihren Instituten in den letzten Jahrzehnten durchgeführten Erhebungen klar zeigt, dass ein grundlegender Wandel im Verkehrsgeschehen im Gange ist: Die jungen, nachwachsenden Jahrgänge fahren deutlich weniger Auto, machen weniger den Führerschein und nutzen häufiger neue Verkehrsmittel, den ÖPNV und das Fahrrad. Bei den Arbeitswegen zeigt sich eine Abnahme des Verkehrs durch die Zunahme von Home-Office und geänderte Arbeitsbedingungen. Dies wird für die Zukunft bedeutsam sein. Neue kleine Verkehrsmittel wie E-Scooter und E-Bikes werden die Verkehrsgewohnheiten z.B. beim Zugang zu S-Bahn- und Straßenbahnstationen verändern und verbessern. Dagegen werde die Verkehrsplanung oft noch so gemacht, als würde sich in der Zukunft nichts ändern. (Auch im neuen Prognose-0-Fall des Heidelberger Verkehrsmodells für das Jahr 2035 werden diese Änderungen nicht berücksichtigt.)

In ihrem Schlusswort sagte Frau Prof. Dr. Gerike: „Wie der Verkehr im Jahr 2035 oder 2050 aussehen wird, ist nicht Schicksal. Es hängt davon ab, wie er geplant und gestaltet wird.“

Leider standen diese wichtigen Themen nach der Planung der Stadt in der Veranstaltung erst nach über 2 Stunden auf der Tagesordnung. Vorher waren lange Vorträge mit Powerpoint-Präsentationen über Themen, die in den bisherigen Forumssitzungen und Diskussionen des Masterplans nur wenig kontrovers diskutiert wurden wie z.B. technische Infrastruktur. Die besonders interessanten und meist kontrovers diskutierten Verkehrsthemen kamen erst nach der Pause, in der ungefähr die Hälfte der ohnehin sehr spärlichen Zuhörer die Aula schon verlassen hatten.

Diese Reihenfolge der Vorträge war im Vorfeld der Veranstaltung im Koordinationsbeirat von Seiten des Bündnisses für Bürgerbeteiligung heftig kritisiert worden, allerdings ohne Erfolg. Die Tagesordnung war nicht geändert worden.

Auch das Plakat, das auf die Veranstaltung aufmerksam machen sollte, war so auffallend nichtssagend und erweckte so wenig Interesse an der Veranstaltung, dass die Frage nahe liegt, ob dies bewusst so gestaltet wurde. Es enthielt keinerlei Aussagen, welche Experten kommen und zu welchen Themen sie sprechen.

Die Experten besonders im Bereich Mobilität und Wachstumsprognosen hatten im Masterplanprozess z.T. ganz andere Ergebnisse vorgetragen wie die von der Universitätsspitze bisher vertretenen Positionen. Falls es beabsichtigt war, die Mobilitätsexperten in dieser bisher einzigen öffentlichen Veranstaltung durch ihre Platzierung ans Ende der Tagesord-



Bild 4: Plakat zur Einladung zur Expertenveranstaltung

nung und durch die nichtssagende „Werbung“ für die Veranstaltung nur vor möglichst wenigen Zuhörern zu Wort kommen zu lassen, dann war dies in vollem Umfang gelungen.



Bild 5: Blick in die Aula der Neuen Uni während der Ausführungen der Mobilitätsexperten

Insgesamt hatte man, wie es schon der Experte Prof. Dr. Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin in einem RNZ-Interview im September 2019 zum Ausdruck gebracht hatte,¹² im letzten Jahr den Eindruck, dass der Sachverstand der Experten im

12 „Masterplan Neuenheimer Feld - Deshalb hält Zukunftsforscher Heidelberg für rückwärtsgewandt“ Rhein-Neckar-Zeitung, 3.9.2019 www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-masterplan-neuenheimer-feld-deshalb-haelt-zukunftsforscher-heidelberg-fuer-rueckwaertsgewandt-arid,464004.html

13 https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/stufe_3_stellungnahmen_der_experten.pdf

Verfahren von den Projektträgern inzwischen eher als hinderlich empfunden wird. Sitzungen, auf denen die Planungsentwürfe mit den Experten besprochen wurden, gab es in den 18 Monaten zwischen November 2018 und Mai 2020 lediglich zwei, eine am 4.2.2020 vorgesehene Sitzung zur Bewertung der dritten Planungsentwürfe und zur Vorbereitung der Beschlussvorlage für den Gemeinderat wurde wieder abgesagt, obwohl alle Experten im Bereich Mobilität zugesagt hatten. Auch die schriftlichen Stellungnahmen der Experten vom Juli 2019 sollten ursprünglich erst nach 9 Monaten im April 2020 für die Forumsmitglieder und die Öffentlichkeit zugänglich werden. Erst durch Intervention des Koordinationsbeirates am 11.11.2019 wurden die Stellungnahmen dann am 12. Dezember 2019 veröffentlicht.¹³ Und in der Koordinationsbeiratssitzung vom 6.2.2020 wehrte sich die Verwaltung strikt und vehement gegen den Vorschlag aus dem Koordinationsbeirat, eine zweite, besser vorbereitete bzw. beworbene öffentliche Veranstaltung durchzuführen, auf der vor allem den Mobilitätsexperten Prof. Dr. Gerike, Prof. Dr. Ahrens, Prof. Dr. Topp und Prof. Dr. Knie Raum für Vorträge gegeben werden sollte.

5 Klimaschutz

Am 21.11.2019 beschloss der Gemeinderat Zwischenziele zum Klimaschutz, die für alle Bereiche gelten. Bis 2035 z.B., dem Zwischenzieljahr des Masterplans NHF müssen die CO₂-Emissionen um 58% reduziert werden. Es lässt sich heute bereits feststellen, dass dieses Ziel mit den Verkehrskonzepten der Teams ASTOC, HEIDE und MOLLER nicht erreicht werden kann. Dies hat vor allem zwei Gründe:

- a) Für bisherige Autonutzer bedeuten zielnahe P&R-Plätze mit Umstieg kurz vor dem Ziel, dass im Schnitt mehr als 90% der Fahrtstrecke weiter mit dem PKW und nur rund 7% mit Straßenbahn, Bus oder Seilbahn zurückgelegt würden.
- b) Für bisherige ÖPNV-Nutzer bedeuten zielnahe Hubs (Umsteigestationen) z.B. von der Straßenbahn in einen Shuttlebus oder andere Fahrzeuge einer „Campusflotte“ einen weiterhin gebrochenen Verkehr (notwendige Umsteigevorgänge). Gebrochene Verkehre sind heute eines der großen Hemmnisse im Öffentlichen Verkehr. Pro Umsteigevorgang halbieren sich in etwa die Fahrgastzahlen des ÖPNV.

ASTOC, HEIDE und MOLLER setzen schwerpunktmäßig auf zielnahe P&R-Plätze (ASTOC z.B. mit über 10 000 Parkplätzen) und auf gebrochene Verkehre kurz vor dem Ziel. Auch die in den Entwürfen ASTOC und MOLLER angedachten autonomen Busshuttle führen zu gebrochenen Verkehren.

Die von HÖGER geplante Straßenbahnringlinie kann dagegen die Fahrgäste von Norden (Bergstraßengemeinden und quellnahes P&R aus dem Odenwald) und vom HBF/S-Bahn und der Innenstadt (zentraler Umsteigepunkt Bismarckplatz) umsteigefrei in den Campus befördern. Dies erhöht die Attraktivität und ist auch z.B. für die zahlreichen Patienten der Ambulanzen der Kliniken bedeutungsvoll. Bei der Straßenbahnlösung von HEIDE besteht eine umsteigefreie Verbindung vom HBF zu den Kliniken (außer Kopfklinik), nicht jedoch von Norden von der Bergstraße. Auch ein Seilbahnanschluss an der Berliner Straße erfordert jeweils ein Umsteigen „auf der letzten Meile“.

Generell wären die von ASTOC, MOLLER und eingeschränkt HEIDE vorgesehenen Umsteigepunkte mitten in der vielbefahrenen Berliner Straße für Fahrgäste nicht sehr attraktiv. Auch das ist ein Vorzug der von HÖGER vorgesehenen Straßenbahnringlinie, die die Zahl der notwendigen Umsteigevorgänge reduziert. Das Schweizer Team HÖGER sieht die Schaffung von multimodalen Umsteigepunkten an allen Bahnhöfen und S-Bahnhaltestellen in der Region (Bike&Ride und P&R) vor, wie das auch schon lange in der Schweiz besteht. Nur dadurch wird die Kombination von kurzen Fahrten mit dem Fahrrad, Pedelec, E-Bike, E-Scooter oder PKW und langen Fahrten in effizienten Verkehrsmitteln des Umweltverbundes attraktiver. Nur mit einem solchen Konzept lassen sich die ehrgeizigen Klimaschutzziele erreichen. Dies muss zusammen mit der Region geplant werden, wie dies auch schon der Gemeinderat beschlossen hat. Auch Oberbürgermeister Prof. Dr. Eckart Würzner erklärte dazu in seinem Jahresendinterview 2019 mit der RNZ: *„Wir brauchen kein lokales Konzept, sondern ein regionales. Deshalb haben wir den Umlandgemeinden angeboten, dass wir dort Umsteigeportale mitfinanzieren. Dann gibt es in Schwetzingen, in Sandhausen – wo genau legen wir noch fest – Portale zum Umstieg auf Schnellbusse oder die S-Bahn.“*¹⁴

6 Sofortmaßnahmenprogramm Verkehr Neuenheimer Feld

Am 28.3.2019 hatte der Gemeinderat 27 Sofortmaßnahmen zur kurzfristigen Verbesserung der Verkehrssituation beschlossen. Am 3.7.2019 legte die Verwaltung den ersten Sachstandsbericht, am 27.11.2019 den 2. Sachstandsbericht zur Umsetzung vor. Dieser enthält interessante Informationen:

Einige der Maßnahmen kamen gut voran, u.a. die Verbesserung der Buslinien ins NHF. Nach wie vor klemmt es bei der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und bei dem Angebot des preiswerten Jobtickets für alle Beschäftigten, da z.B. das DKFZ und die Max-Planck-Institute weiterhin kostenloses Parken anbieten und keinen Sockelbeitrag für das reguläre Jobticket bezahlen. Extra dazu geladen war deshalb im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (SEVA) am 27.11.2019 Frau Kerstin Hoff als Vertreterin des Deutschen Krebsforschungszentrums (DKFZ). Sie erklärte, dass aus bundesrechtlichen Gründen das DKFZ seinen 3 200 Mitarbeitern den Sockelbeitrag nicht zahlen könne, da aus Gleichstellungsgründen keine Mitarbeiter bevorzugt werden dürften. Dr. Arnulf Weiler-Lorentz und Christoph Rothfuß fragten darauf hin, wieso das DKFZ dann den mit dem Auto fahrenden Mitarbeitern einen kostenlosen Parkplatz finanziert, wenn kein Mitarbeiter bevorzugt werden darf. Auch Erster Bürgermeister Jürgen Odszuck erklärte, dass er dies nicht nachvollziehen könne. Frau Hoff blieb darauf eine Antwort schuldig, sie erklärte lediglich, dass die Parkplätze aufgrund der Vorgabe der Stadtverwaltung gebaut werden mussten, um die Stellplatzverpflichtung einzuhalten. Die Mitarbeiter könnten im übrigen durchaus seit langem das Job-Ticket des VRN nutzen, es sei für DKFZ-Mitarbeiter nur „geringfügig teurer“ als das normale Job-Ticket, 600 Mitarbeiter nutzten es. Das sind allerdings nur 19% der 3200 Mitarbeiter. Christoph Rothfuß fragte, was dieses Jobticket für die DKFZ-Mitarbeiter denn koste. Auch darauf blieb Frau Hoff eine Antwort schuldig. Deshalb hier die Antwort:

¹⁴ Jahresend-Interview mit Oberbürgermeister Prof. Dr. Eckart Würzner, Teil 2, Rhein-Neckar-Zeitung, 30.12.2019

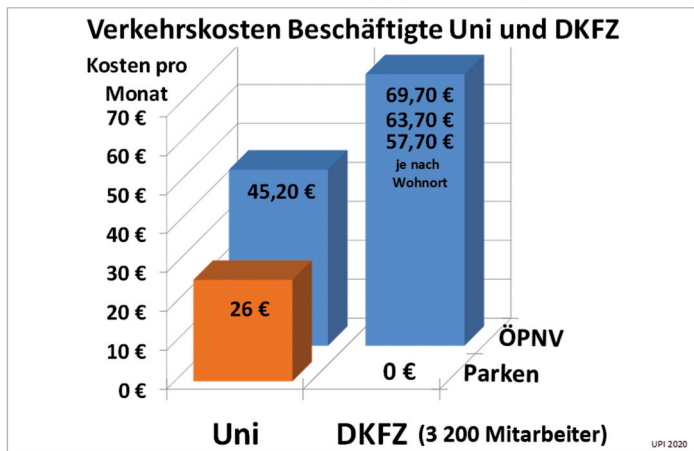


Bild 6: Verkehrskosten im Neuenheimer Feld 2020

Das Jobticket für die DKFZ-Mitarbeiter ist nicht „geringfügig“, sondern deutlich teurer als das reguläre Jobticket. Zusammen mit dem kostenlosen Parken sind dadurch die Bedingungen für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelnutzung noch schlechter als bei der Universität oder dem Universitätsklinikum.

Auch bei den beiden Max-Planck-Instituten im Neuenheimer Feld werden die PKW-Parkplätze kostenlos angeboten. Jobtickets können die Mitarbeiter überhaupt nicht nutzen, weder das reguläre noch ein teureres wie beim DKFZ.

Damit sind die besonders wichtigen Punkte 18 und 19 des einstimmig vom Gemeinderat beschlossenen Sofortmaßnahmenprogramms nicht umgesetzt:

„18. Flächendeckende Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Campus und den nördlich angrenzenden Bereichen (zum Beispiel Deutsches Krebsforschungszentrum, Max-Planck-Institute, Sportinstitut, Olympiastützpunkt, Verlage) und Weiterentwicklung der Parkregelung zum Beispiel nach dem Vorbild der Regelung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung.“

19. Die Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitern bisher kein reguläres kostengünstiges Job-Ticket anbieten, nehmen an der Parkraumbewirtschaftung des Klinikums teil und finanzieren mit den Parkgebühren den Sockelbeitrag des Job-Tickets für ihre Mitarbeiter.“

Spätestens jetzt war klar, dass die Verkehrsprobleme im und um das Neuenheimer Feld vor allem hausgemacht sind. Es sind meist dieselben Institutionen, die eine leistungsfähige Straßenbahnbindung des Campus verhindert haben, die ihren Beschäftigten kein preiswertes Jobticket zum Umstieg auf den ÖPNV bieten und die eine Bewirtschaftung ihrer PKW-Stellplätze ablehnen.

Erster Bürgermeister Jürgen Odszuck erklärte in diesem Zusammenhang, dass viele der 27 Verkehrsmaßnahmen nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadtverwaltung liegen und deshalb von ihr nicht umgesetzt werden können. Dies war eine außerordentlich wichtige Aussage mit hoher Konsequenz für den weiteren Masterplanprozess:

Im Masterplan soll neues Baurecht geschaffen werden in Form eines neuen Bebauungsplans mit einer noch zu bestimmenden Erhöhung der baulichen Dichte für das NHF. Normalerweise ist es bei Bebauungsplänen so, dass anschließend die Stadt die für den Bebauungsplan notwendige

gen Verkehrsmaßnahmen umsetzt. Im Fall des NHF kann die Stadt aber wichtige Verkehrsmaßnahmen gar nicht umsetzen, wie sich jetzt schon bei dem Sofortmaßnahmenprogramm zeigt.

Die zwingende Konsequenz aus diesem Sachverhalt ist, dass eine Zunahme der Bebauung und eine Erhöhung der Geschossflächenzahl im NHF in einem neuen Bebauungsplan unbedingt an die vorherige erfolgreiche Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen gekoppelt werden muss. (Näheres dazu in¹⁵)

Ohne eine solche Koppelung sind die Probleme nicht lösbar. Würde die Stadt (wie es bisher vorgesehen ist) einen neuen Bebauungsplan mit einer höheren Bebauung ohne eine solche Koppelung erstellen, würde sie sich für die nächsten Jahrzehnte erpressbar machen!

7 Ergebnisse der Verkehrsberechnungen

Am 28.11.2019 wurden in der Aula der Neuen Universität die Ergebnisse der Verkehrsberechnungen und des neuen Stadtklimatologischen Gutachtens vorgestellt.

Frank Zimmermann von IVAS, Dresden, erläuterte die Ergebnisse der vergleichenden Berechnung der Entwürfe für das Jahr 2035, die interessant sind:

- Mit allen vier Konzepten können die im Neuenheimer Feld entstehenden Verkehre (zusätzlich zu dem bisherigen Verkehr) in Zukunft abgewickelt und zu wesentlichen Teilen auf den Umweltverbund verlagert werden.
- Die notwendigen Kfz Verkehre (Versorgung, Patienten, Besucher) funktionieren
- Der MIV auf den angrenzenden Straßen nimmt trotz erheblicher Zunahme der Pendler nicht zu und wird in einigen Entwürfen sogar geringer
- Der ÖPNV hat je nach angebotenen System deutliche Zuwächse

Auffällig war, dass ausgerechnet das Schweizer Verkehrskonzept, das einen optimalen ÖPNV und gleichzeitig deutliche Restriktionen für den MIV vorsieht, nach den Ergebnissen des Verkehrsmodells angeblich die höchsten PKW-Zahlen produzieren würde.

Der Grund wurde bald bekannt: Bei der Berechnung des Schweizer Verkehrskonzepts HÖGER wurde, anders als bei den anderen Teams, keine Erhöhung der Parkgebühren und des ÖV-Takts vorgenommen, obwohl diese Bestandteil des Verkehrskonzepts von HÖGER sind. Die Berechnungen des Entwurfs HÖGER wurden für das Jahr 2035 mit den Parkgebühren und dem ÖV-Takt des Jahres 2015 durchgeführt. Obwohl im Nachgang zur Vorstellung der Verkehrsberechnungen von verschiedenen Seiten gefordert wurde, dass diese Fehler dringend vor einer Bewertung der vier Entwürfe durch das Forum korrigiert werden, da sonst der Entwurf HÖGER benachteiligt würde und ein Vergleich der Entwürfe nicht möglich wäre, erfolgte dies nicht.

8 Stadtklimatologische Auswirkungen

Bei den Ergebnissen des stadtklimatologischen Gutachtens schneidet der Entwurf HÖGER besser ab als die anderen Entwürfe. Die bei heißen Sommerwetterlagen von einer nächtlichen Überwärmung betroffenen Flächen sind deutlich geringer als in den anderen Entwürfen. Dies ist das Ergebnis

¹⁵ Masterplan Neuenheimer Feld, Jahrbuch 2016 des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V., S. 104 – 111
www.upi-institut.de/handschuhsheim/IB2016_Masterplan.pdf

der von der Stadt beauftragten Klimaexpertise Neuenheimer Feld Heidelberg, die von Robert von Tils von GEO-NET Umweltconsulting in der öffentlichen Veranstaltung am 28.11.2019 vorgestellt wurde.

Besonders schlecht schneiden die Entwürfe von ASTOC und MOLLER ab. Hier ein Vergleich der 4 Entwürfe:

	ASTOC	HEIDE	HÖGER	MØLLER
Flächen mit Extremtemperaturen > 41 °C	4%	1,20%	0,90%	0%
Fläche von einer nächtlichen Überwärmung >19 °C betroffen	25,40%	20,10%	14,60%	27,20%

Tabelle 1: Ergebnisse des Stadtklimatologischen Gutachtens¹⁶

Als Gründe für die Unterschiede bei den erhöhten Nachttemperaturen gibt das Gutachten u.a.an:

„- Vglsw. geringe Zunahme im Entwurf 3 (Höger) aufgrund der geringeren Bebauungsdichte und Offenhaltung der Freiflächen nördlich des Neuenheimer Felds

- Deutlichste Erwärmung in Varianten 1 (ASTOC) und 4 (Møller) aufgrund zunehmender Versiegelung und Bebauung.“

9 Bewertung der 3. Entwürfe durch das Masterplan-Forum

Der Gemeinderat beschloss am 24.7.2018: einstimmig:

„2. Das Forum bewertet die Entwicklungsvarianten der städtebaulichen Planungsbüros und schlägt dem Gemeinderat mehrere Varianten differenziert gewichtet zur Beschlussfassung vor. Der Gemeinderat entscheidet jeweils am Ende der letzten beiden Werkstatt-Phasen über die Auswahl der weiterzuführenden Konzepte, Arbeiten und Planungsteams.“

Zur Bewertungssitzung am 19.12.2019 waren Vertreter der Teams angereist und stellten sich ausführlich den Fragen und der Diskussion im Plenum. Jeder Teilnehmer konnte die Konzepte der 4 Teams jeweils in den vier Bereichen Städtebau, Freiraum, Mobilität und Infrastruktur/Energie mit Widerstandspunkten von 0 bis 10 bewerten. 0 bedeutet dabei volle Zustimmung, 10 bedeutet volle Ablehnung.¹⁷ Am Ende wurden jeweils die Mittelwerte aus insgesamt mehr als 700 Einzelbewertungen berechnet. Ein Ergebniswert über 5 bedeutet eher Ablehnung, ein Wert unter 5 eher Zustimmung. Die Ergebnisse fielen eindeutig aus:

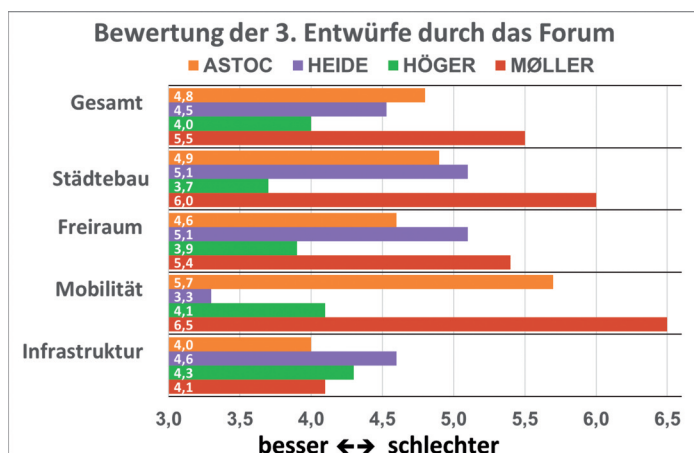


Bild 7: Ergebnis der vergleichenden Bewertung der 3. Entwürfe der Teams

Am besten schnitt mit einem Gesamtwert von 4,0 das Konzept HÖGER ab und am schlechtesten das Konzept MOELLER mit 5,5. Bei einer Zusammenfassung ohne das für die Gesamtstadt nur wenig relevante und nur wenig bewertete Thema „Infrastruktur im Campus“ werden die Unterschiede noch größer: HÖGER erreicht 3,9, MOELLER 6.

Am stärksten variieren die Bewertungen beim Thema Mobilität. Bei den Themen Städtebau und Freiraum hebt sich das Konzept HÖGER mit Werten unter 4 besonders stark von seinen Konkurrenten ab.

Die zweidimensionale Darstellung der Ergebnisse in Bild 7 (gute Bewertungen innen, schlechtere Bewertungen außen) zeigt, dass nur das Schweizer Team HÖGER (grüne Linie) in allen vier Bereichen gut abschneidet. Die anderen 3 Teams erreichen jeweils höchstens in einem Bereich einen guten Wert, in den anderen drei Bereichen aber Bewertungen über 4,5 oder schlechter.

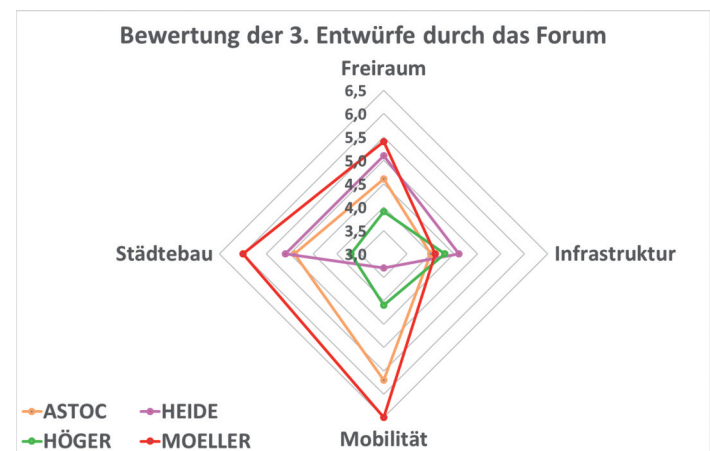


Bild 8: Zweidimensionale Darstellung des Bewertungsergebnisses

Die klaren Ergebnisse der Bewertung durch das Forum, das Hauptgremium der Bürgerbeteiligung des Masterplanverfahrens, sind gleichzeitig ein Votum für

- Flächensparendes Bauen (nur HÖGER)
- Keine Bebauung des Gewanns Hühnerstein (nur HÖGER kommt ohne Bebauung des Hühnersteins aus)
- Keine Brücke durch das Naturschutzgebiet (HÖGER und HEIDE kommen ohne eine MIV- oder ÖV-Brücke aus)
- Kein P&R-Platz im Handschuhsheimer oder Dossenheimer Feld mit Busverkehr durch das Handschuhsheimer Feld (HÖGER und HEIDE)
- Eine Straßenbahn und eventuell zusätzlich eine Seilbahnerschließung (HEIDE und HÖGER)

10 Beschlussvorlage für den Gemeinderat

Am 24. Februar 2020 legte die Stadtverwaltung eine Beschlussvorlage für den Gemeinderat vor, in der sie aus Sicht der Projektträger Stadt, Land und Universität die Ergebnisse des bisherigen Masterplanverfahrens (Planungsatelierphase) zusammenfasste und Vorschläge zum weiteren Vorgehen machte. Die Beschlussvorlage umfasst incl. Anlagen 519 Seiten und wurde den Bezirks- und Gemeinderäten 11 Tage

¹⁶ GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Klimaexpertise Neuenheimer Feld Heidelberg

https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/2019_11_28_prasentation_planungszustaende_klima.pdf

¹⁷ Wenn kein Wert angegeben wurde, wurde bei der Auswertung durch die Verwaltung eine 5 vergeben. Dies war vor allem bei dem wenig diskutierten Thema Infrastruktur im Campus der Fall.

vor dem Beginn des Gremienlaufs zugestellt, in dem sie über die Beschlussvorlage abstimmen sollen.

Was steht in der Vorlage? Zunächst das Positive:

- Keine Ausdehnung ins Handschuhsheimer Feld außer Gewann Hühnerstein
- Prinzip Verdichtung statt Flächenverbrauch
- Vor Bebauung Hühnerstein erst Verdichtung im Campus. Der Hühnerstein soll erst dann städtebaulich weiterentwickelt werden, wenn die im letztlich zu beschließenden Masterplan definierten Verdichtungspotentiale weitgehend ausgeschöpft sind.
- Der Autoverkehr soll deutlich reduziert werden.
- Die beschlossenen Klimaschutzziele sollen eingehalten werden.
- vorerst (?) kein Nordzubringer *„Eine vertiefende Prüfung wird, auf Grund der abzusehenden negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Flächen im Handschuhsheimer Feld, zurückgestellt.“*
- Untersuchung verschiedener Straßenbahnvarianten, allerdings ohne die optimale Variante

Negativ

- Obwohl das Schweizer Team HÖGER vom Forum mit Abstand am besten bewertet wurde (Kapitel 9), soll nur das Team ASTOC die Planungen weiterführen.
- Das Team HÖGER wird in den Anlagen der Beschlussvorlage an mehreren Stellen diskriminiert, wie z.B. durch Manipulation der Wachstums-Vorgabe von 810 000 qm BGF (Gleichsetzung BGF = GF, siehe Kapitel 3)
- Fixiert auf Neckarquerung, keine Prüfung eines Mobilitätskonzeptes ohne Neckarquerung (wie HÖGER)
- Fast alle Straßenbahnkonzepte ohne Nordanbindung, damit keine Entlastung Handschuhsheims
- Das ausgewählte Team ASTOC hat z.B. ein Verkehrskonzept, das von allen Entwürfen die höchste Zahl an PKW-Stellplätzen vorsieht (4 500 auf dem Campus und 10 350 auf zielnahen P&R-Plätzen, davon rund die Hälfte für das Neuenheimer Feld). Mit einem solchen Konzept ließen

sich die Klimaschutzziele der Stadt Heidelberg nicht erreichen.

- Das Team ASTOC sieht die Bebauung des Gewanns Hühnerstein vor, das dadurch aus der landwirtschaftlichen Nutzung herausfiel und seine Bedeutung für den Artenschutz verlieren würde.

Das vom Forum am besten bewertete Team HÖGER soll nach der Beschlussvorlage nicht weiter beauftragt werden, obwohl es

- das nachhaltigste Konzept hat
- eine optimale Verdichtung und Vernetzung der Funktionen vorsieht
- das Verkehrskonzept mit dem geringsten Anteil gebrochener Verkehre hat, das die höchsten Umsteigeeffekte vom Auto auf den Umweltverbund erwarten lässt
- ohne Bebauung des Hühnersteins auskommt und in seinem Entwicklungskonzept sowohl das Handschuhsheimer Feld wie das Naturschutzgebiet Alt-Neckar schützt

Auch das Thema Wohnen wird vom Team HÖGER am besten bearbeitet. Heidelberg benötigt dringend Wohnraum. 70 % der Arbeitsplätze in Heidelberg werden von Pendlern eingenommen, die in Heidelberg nicht wohnen können und die zu rund 70% mit dem Auto fahren. Wohnen auf dem Campus ist deshalb die effektivste Methode, um Pendler- und Autoverkehre zum Neuenheimer Feld zu reduzieren.

Die Aufgabenstellung forderte einen Zuwachs um 670 Einwohner im Jahr 2050, das entspricht einem Zuwachs von 15 400 qm BGF. Das Team HÖGER sieht demgegenüber einen Zuwachs von 86 600 qm BGF vor, 5,6 mal so viel wie gefordert. ASTOC plant 71 400 qm, allerdings vor allem auf dem Hühnerstein, der aber erst spät bebaut werden soll. MOELLER und HEIDE planten 52 150 und 20 240 qm.

Es ist zu hoffen, dass die Bezirksbeiräte und Gemeinderäte die Beschlussvorlage entsprechend korrigieren werden und für die Entwicklung eines nachhaltigen Konzepts sorgen. Durch die Corona-Pandemie verschiebt sich der Gremienlauf: die Bezirksbeiräte Handschuhsheim und Neuenheim und der Gemeinderat werden darüber erst ab Juni 2020 nach Redaktionsschluss des Jahrbuchs beschließen. Die aktuelle Entwicklung findet sich auf der Homepage des Stadtteilvereins Handschuhsheim: www.tiefburg.de