

Masterplan Neuenheimer Feld – Teil 4

Der Prozess beginnt holprig

– Petra Bauer und Dieter Teufel –

Mit dem Masterplan Neuenheimer Feld will die Stadt Heidelberg gemeinsam mit der Universität und dem Land Baden-Württemberg unter Einbindung aller Akteure im Rahmen einer Bürgerbeteiligung die Grundlagen für neue Bauungspläne und für die Lösung der Verkehrsprobleme des Unicampus erarbeiten.¹

Dieses Jahr berichten wir über die neuesten Entwicklungen, u.a. die Schwierigkeiten, einen ergebnisoffenen Masterplanprozess zu gewährleisten und die Strategien der Projektträger, die im Laufe des Jahres sichtbar wurden.

1 Auftaktveranstaltung

Mit der Auftaktveranstaltung am 11. April 2018 hatte der Masterplanprozess noch gut angefangen. Sie wurde durch Oberbürgermeister Prof. Dr. Eckart Würzner, Ersten Bürgermeister Jürgen Odszuck, Bernd Müller, Leiter Vermögen und Bau Baden-Württemberg und Universitätsrektor Prof. Dr. Eitel (per Video) eröffnet. Höhepunkt des Abends war der Vortrag von Prof. Dr. Uwe Schneidewind, Präsident des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt, Energie, Mitglied des Club of Rome und früherer Präsident der Universität Oldenburg zum Thema „*Horizont 2050+ – Nachhaltigkeit, Campus, Städtebau, Mobilität*“. Schwerpunkt seines Vortrags waren die Änderungen, Probleme und Lösungsmöglichkeiten, die in den nächsten Jahrzehnten auf uns zukommen werden. Er legte in überzeugender und zugleich humorvoller Art dar, dass wir wohl ziemliche Schwierigkeiten haben werden, in Zukunft unseren Enkeln zu erklären, wie wir heute auf völlig ineffiziente Weise unsere Mobilität abwickeln: mit mehr als 1 000 kg schweren Geräten jeweils nur eine Person von 60-70 kg bewegen, und das sehr kapitalaufwändig mit Gefäßen, die 23 Stunden am Tag herumstehen und Platz verbrauchen. Hochinteressant waren seine in kurzen Streiflichtern eingestreuten Erfahrungen als Universitätspräsident. „*Professoren haben oft die unnachahmliche Gabe, banale egoistische Interessen wie z.B. die nach einem Parkplatz in der Nähe mit hochtrabenden analytischen Begründungen vorzutragen.*“... Als Merkmale zukunftsfrächtiger Städte beschrieb er einen Dreiklang aus Technologie, Talent und Toleranz. Talente gäbe es in zahlreichen Bereichen, nicht nur in der Wissenschaft. „Spitzengemüse“ sei genauso wichtig wie „Spitzenforschung.“ Er lobte das Heidelberger Verfahren des Masterplanprozesses, mit dem die verschiedenen Talente zusammengebracht und neue Lösungen gefunden und umgesetzt werden können. Das werde Ausstrahlung auch auf andere Standorte und Städte haben, national wie international.



Bild 1: Auftaktveranstaltung in der Sporthalle der Universität am 11. 4. 2018

2 Aufgabenstellung für die Planungsteams

Die Konzepte für die zukünftige Entwicklung des Unicampus und dessen Verkehrslösungen sollen durch vier internationale Planungsteams erarbeitet werden, die von den drei Projektträgern (Land, Stadt und Universität) ausgewählt wurden. Für die Aufgabenstellung der Planungsteams hatte der Steuerungskreis (ebenfalls Land, Stadt und Universität) des Masterplans am 30. 4. 2018 einen Entwurf erstellt. Die zahlreichen wichtigen Fragestellungen, die dazu in der Auftaktveranstaltung von ca. 300 Bürgern erarbeitet wurden, fehlten darin weitgehend, genauso wie die sehr interessanten Anregungen von Prof. Dr. Schneidewind. Stattdessen trug der Entwurf fast vollständig die Handschrift der Universität: 5. Neckarbrücke, Ausbau Klausenpfad, Anbindung nach Norden, Bebauung Hühnerstein und Erweiterung ins Handschuhheimer Feld zogen sich als Roter Faden durch den Entwurf.

Bisher hatten Universität und Klinikum von Wachstumswünschen von 20 bis 30% bis zum Jahr 2050 gesprochen. Nun wurde zu Beginn des Masterplanprozesses dieses Wachstumsziel in der Aufgabenstellung kurzerhand auf 75% verdreifacht! Die dafür notwendigen Flächen sollen innerhalb „des Planungsbereiches Im Neuenheimer Feld (und angrenzend)“ entwickelt werden.

Diese drastische Erhöhung der Wachstumswünsche sollte ohne jegliche Diskussionen im Masterplanprozess von staten gehen.

3 Erste Sitzung des Forums am 4. 5. 2018

Zu der ersten Sitzung des Forums, der Diskussionsplattform des Masterplanprozesses, trafen sich 85 Vertreter verschiede-

¹ In den letzten drei Jahrbüchern berichteten wir 2016 über die Vorgeschichte des Masterplans, stellten 2017 ein Maßnahmenpaket zur Lösung der Flächen- und Verkehrsprobleme vor und beschrieben 2018 u.a. die neuesten Entwicklungen auf Bundesebene zur Verringerung des Flächenverbrauchs:

1) Masterplan Neuenheimer Feld, Jahrbuch 2016 des Stadtteilvereins Handschuhheim e.V., S. 104 – 111
www.upi-institut.de/handschuhheim/IB2016_Masterplan.pdf

2) Masterplan Neuenheimer Feld - Teil 2 Verkehrsuntersuchung Unicampus, Jahrbuch 2017, S. 107 – 116
www.upi-institut.de/handschuhheim/Masterplan_NHF_Verkehrsuntersuchung.pdf

3) Masterplan Neuenheimer Feld - Teil 3: Der Prozess beginnt, Jahrbuch 2018, S. 75 – 84
www.upi-institut.de/handschuhheim/IB2018_Masterplan_NHF_3.pdf

ner Organisationen und Institutionen in der Musik- und Singschule Bergheim. Anders als in der offiziellen Tagesordnung vorgesehen war das Hauptthema die Diskussion der geplanten Zielvorgabe eines Zuwachses von 75% oder 817 000 qm Brutto-Grundfläche (BGF²). Sowohl die Höhe dieses Zielwertes wie auch sein Zustandekommen wurden von verschiedenen Rednern heftig kritisiert und in Frage gestellt. Diese geplante Zielvorgabe würde sowohl die möglichen Verkehrskonzepte als auch die Baulösungen direkt determinieren. Interessant ist, dass gerade die Institutionen, die in der Vergangenheit eine Straßenbahn verhinderten, den mit Abstand höchsten Flächenzuwachs anmelden.

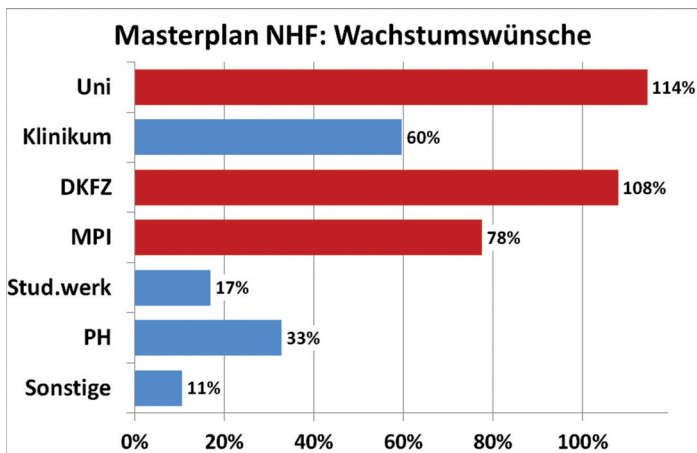


Bild 2: Geplanter Flächenzuwachs im Uni-Campus Neuenheimer Feld im Vergleich zu heute, rot: Kläger gegen Straßenbahnanbindung

Nach längerer Diskussion entstand an diesem Abend weitgehende Übereinkunft, dass der Wachstumswunsch keine starre Vorgabe sein kann. Stattdessen soll durch die Planungsteams und im Masterplanprozess ermittelt werden, welches Wachstum im Neuenheimer Feld bei Schonung der natürlichen Freiräume noch möglich ist. Baubürgermeister Jürgen Odszuck stellte am Ende klar, dass alles, was nicht auf dem Campus untergebracht werden kann, im restlichen Stadtgebiet unterkommen müsse. So sehe es der Gemeinderatsbeschluss vor.

Die vehementeste Befürworterin des Wachstumszieles von 75% war in der Diskussion übrigens Frau Universitätskanzlerin Dr. Angela Kalous. Bereits vier Monate später war Frau Dr. Kalous keine Unikanzlerin mehr. So geht das häufig. Menschen treffen während ihrer Berufstätigkeit weitreichende Entscheidungen, mit deren Auswirkungen sie selbst nichts mehr zu tun haben. Die ortsansässige Bevölkerung aber wird noch in Jahrzehnten mit den Folgen leben müssen. Nachfolger als neuer Universitätskanzler wurde am 1. 9. 2018 Herr Dr. Holger Schroeter, Forstwirt und Diplom-Kaufmann und von 2008 bis 2015 Kaufmännischer Direktor des Fraunhofer-Instituts für Solare Energiesysteme in Freiburg.

4 Extra-Sitzung des Forums am 18. 5. 2018 im Rathaus

Um die Fragen in der Aufgabenstellung zu vervollständigen, wurde am 18. 5. 2018 im Rathaus eine Extra-Sitzung des Forums durchgeführt. Keine der an diesem Abend entwickelten Fragen und Anregungen wurde danach jedoch in die Aufgabenstellung für die Planungsteams aufgenommen, darunter so wichtige wie z.B.

- „Welche alternativen Standorte gibt es für einzelne Institute?“
- „Kopplung des Wachstums an vorherige Lösung des Verkehrsproblems“
- „Anwendung des Verursacherprinzips: Die Uni muss zuerst die Verkehrsprobleme umweltfreundlich ohne weiteren Straßenbau lösen, bevor sie im NHF weiter wachsen kann.“

Die Online-Beteiligung der Bürger im Mai 2018 ergab insgesamt 565 Fragen und Beiträge. Davon wurden genau 4 Fragen in den Entwurf der Aufgabenstellung aufgenommen, 6 Fragen im Entwurf wurden leicht modifiziert. Bei fast allen anderen 550 Fragen wurde behauptet, dass sie bereits im Entwurf der Aufgabenstellung enthalten wären, was in vielen Fällen jedoch nicht stimmte.

Als all dies klar wurde, stellten sich immer mehr Mitglieder des Forums die Frage, ob die Bürgerbeteiligung lediglich ein Alibi zur Legitimation späterer Beschlüsse sei.

5 Koordinationsbeiratssitzung am 11. 6. 2018

Auch in der Koordinationsbeiratssitzung am 11.6.2018 wurde das Konzept und die Vorgehensweise von verschiedenen Seiten heftig kritisiert: Die vom Steuerungskreis und der Verwaltung entwickelte Aufgabenstellung verhindere ein ergebnisoffenes Verfahren, da sie zahlreiche einengende Vorgaben enthält wie z.B.

- einen Flächenzuwachs von ca. 800 000 m² Brutto-Grundfläche. Dieser Flächenzuwachs darf im Verfahren nicht diskutiert werden, obwohl völlig unklar ist, wie er zustande gekommen ist.
- „Insbesondere“ soll „das Urteil des Verwaltungsgerichtshofes Mannheim vom 11. 5. 2016 zur Aufhebung des Planfeststellungsverfahrens für eine Straßenbahn im Universitätsgebiet Im Neuenheimer Feld berücksichtigt“ werden. Diese Vorgabe erweckt den Eindruck, als sei eine Straßenbahn nicht mehr möglich, es fehlt völlig ein Hinweis, dass die Urteilsgründe behoben werden können und eine Straßenbahn dann realisierbar ist.
- In dem Entwurf der Aufgabenstellung fehlten völlig die Beschlüsse der Stadt Heidelberg und des Gemeinderats zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung wie z. B. der Masterplan 100% Klimaschutz. Das Wort nachhaltig kam in dem gesamten Text kein einziges Mal vor.
- Genauso fehlen Hinweise auf die Nachhaltigkeitsziele der Bundesregierung und der UNO, die die Stadt Heidelberg erfüllen will.³

² Die Bruttogrundfläche BGF ist die Summe aller Grundflächen aller Grundrissebenen eines Gebäudes. Sie ist dadurch etwas höher als die Geschossfläche, die nur die Vollgeschosse (also ohne z.B. Keller und Dachböden) zählt. Die Geschossflächenzahl GFZ gibt das Verhältnis der Summe der Geschossflächen zu der Fläche des Grundstückes an.

³ <https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs>

6 Gemeinderat und Bezirksbeiräte korrigieren Aufgabenstellung

Als die Verwaltung im Juni 2018 dem Gemeinderat ihre Beschlussvorlage für die Aufgabenstellung vorlegte, kamen weitere interessante Einzelheiten zum Vorschein.

Obwohl die Stadt die Planungshoheit hat, wird sie nicht Auftraggeber der Planungsteams sein, die die Lösungskonzepte erarbeiten sollen, Auftraggeber soll ausschließlich Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Mannheim und Heidelberg (Nachfolger des Unibauamts) sein. Ansprechpartner für die Planungsteams sollen damit der Leiter des Amtes Herr Bernd Müller und seine Mitarbeiter sein. Damit würden die Entwickler der Lösungskonzepte keinen unabhängigen Auftraggeber haben. Vermögen und Bau ist die Institution, die z.B. den im Vergleich zu bisherigen Prognosen dreimal höheren Bauzuwachs von 800.000 qm in Zukunft durchsetzen will.

Entsprechend trug auch die dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegte Aufgabenstellung für die externen Planungsteams weiterhin eindeutig die Handschrift des vorgesehenen alleinigen Auftraggebers. Ein besonderer Affront gegen den Gemeinderat bestand darin, dass die Verträge mit den Planungsteams bereits im Zeitraum 25. 6. – 6. 7. 18 abgeschlossen werden sollten, also drei Wochen bevor der Gemeinderat darüber beschließen konnte !

6.1 Sitzung des SEVA am 4.7.2018

In der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses (SEVA) am 4. Juli 2018 stellte zunächst Herr Heidl von der Firma PTV Planung Transport Verkehr AG die Art des Verkehrsmodells vor, mit dem die verkehrlichen Auswirkungen der Planungskonzepte berechnet werden. PTV hat eine wichtige Software zur Berechnung von Verkehrsmodellen entwickelt und in Heidelberg u.a. die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2001 und die Standardisierte Bewertung des Mobilitätsnetzes berechnet. Die Firma PTV wurde 2017 von der PORSCHE-Dachgesellschaft und VW-Mehrheitseigentümerin PORSCHE Automobil Holding SE aufgekauft.⁴ In der Aufgabenstellung für die vier Entwurfsteams ist festgelegt, dass das von PTV entwickelte Verkehrsmodell „*zwingend von den Entwurfsteams zur Prüfung des Mobilitätskonzeptes genutzt werden*“ muss.

Die Fraktionen von GRÜNEN, SPD, GAL, Bunte Linke, und Linke/Piraten hatten für die Beratung im SEVA vorgearbeitet und einen gemeinsamen Antrag eingebracht, der glücklicherweise die wichtigsten einseitigen Festlegungen im Entwurf der Aufgabenstellung korrigierte:⁵

Nach einer längeren Diskussion und einer Sitzungsunterbrechung wurde dieser gemeinsame Antrag mit 9 Ja-Stimmen von SPD, GRÜNEN, GAL, BL und Linke gegen 6 Nein-Stimmen von CDU, HEIDELBERGER und OB beschlossen.

Die Verwaltung sah nur sechs teilnehmende Experten vor, darunter als lokaler Fachvertreter Prof. Michael Braum. Auf Antrag der SPD wurde Dieter Teufel, Leiter des UPI-Umwelt- und Prognose-Instituts, als weiterer lokaler Fachvertreter gewählt. Außerdem beschloss der SEVA mit den Stimmen von SPD, GRÜNEN, GAL, BL und Linke gegen die Stimmen von CDU, HEIDELBERGER und OB, dass vor einer Entscheidung

über die Aufgabenstellung zunächst die Bezirksbeiräte von Bergheim, Wieblingen, Neuenheim und Handschuhsheim in einer gemeinsamen Sondersitzung gehört werden sollten.

6.2 Sondersitzung der Bezirksbeiräte am 19. Juli 2018

Obwohl die Sondersitzung sehr kurzfristig anberaumt war, waren die Bezirksbeiräte Handschuhsheim, Wieblingen und Bergheim beschlussfähig. Nur im Bezirksbeirat Neuenheim fehlte ein Mitglied zur Beschlussfähigkeit. Nach ausführlicher Diskussion fällten die Bezirksbeiräte Handschuhsheim, Wieblingen und Bergheim weitere Beschlüsse zum Masterplan. Darunter sprachen sich die Bezirksbeiräte klar dafür aus, dass Auftraggeber und Ansprechpartner für die vier Planungsteams nicht nur wie geplant das Amt für Vermögen und Bau, sondern gleichberechtigt auch die Stadt Heidelberg sein sollte. Neben dem angemeldeten sehr hohen Flächenzuwachs der Universität soll auch der zukünftige Flächenbedarf von Gartenbau, Landwirtschaft und Naturschutz gleichberechtigt berücksichtigt werden. Unter mehreren zu entwickelnden Konzepten soll mindestens auch ein Planungsansatz mit folgenden nachhaltigen Kriterien sein:

- „Reduzierung des Autoverkehrs durch umweltfreundliche, flächeneffiziente und klimaneutrale Abwicklung des Verkehrs
- Schutz des Handschuhsheimer Feldes unter Berücksichtigung des wachsenden Flächenbedarfs für ökologischen Anbau und des Naturschutzgebietes Alt-Neckar (unter anderem keine Beeinträchtigung durch Straßen)
- nachhaltige Entwicklungsmöglichkeiten für Universität, Klinikum und die Institutionen, die sinnvollerweise im Campus NHF (Neuenheimer Feld) verbleiben müssen. Prüfung, welches Wachstum auf dem Campus im Bereich des Bebauungsplans Neues Universitätsgebiet möglich ist.“

Die Änderungen wurden in allen drei Bezirksbeiräten beschlossen. Der letzte Punkt (Entwicklung auch eines nachhaltigen Konzepts ohne Schädigung des Handschuhsheimer Felds) fand in den Bezirksbeiräten Wieblingen und Bergheim einstimmige Zustimmung. Lediglich im Handschuhsheimer Bezirksbeirat stimmten 2 Bezirksbeiräte der CDU und 1 der HEIDELBERGER dagegen, eine Mehrheit von 9 Bezirksbeiräten stimmte dafür.

6.3 Gemeinderatsitzung am 24. Juli 2018

Der Gemeinderat folgte in seiner letzten Sitzung vor der Sommerpause am 24. Juli 2018 weitgehend den Beschlüssen des SEVA und der Bezirksbeiräte. Zuvor sprach sich OB Eckart Würzner jedoch vehement gegen eine gemeinsame Beauftragung der Planungsteams durch das Amt für Vermögen und Bau und die Stadt Heidelberg aus und strich den entsprechenden Passus aus der Beschlussvorlage. Damit ist weiter allein Bernd Müller als Leiter des Amtes für Vermögen und Bau der Auftraggeber, Geldgeber und Ansprechpartner der Planungsteams.

Die anderen Punkte blieben in der Vorlage und wurden vom Gemeinderat beschlossen. Damit war jetzt festgelegt, dass

⁴ www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/karlsruhe/Wie-viel-Lobbyismus-vertraegt-die-Politik,porsche-tochterunternehmen-ptv-aus-karlsruhe-beraet-bundesregierung-100.html

⁵ Protokoll der Sitzungen des SEVA am 4. 7. 18, der Bezirksbeiräte am 19. 7. 2018 und der Gemeinderatssitzung am 24. 7. 2018

	Kerstin Höger Architekten GmbH, Zürich		Ferdinand Heide Architekt BDA, Frankfurt		ASTOC GmbH & Co. KG, Köln		C.F. Möller Danmark A/S; Aarhus	
	Variante 1	Variante 2	Variante 1	Variante 2	Variante 1	Variante 2	Variante 1	Variante 2
Bebauung Handschuhsheimer Feld	nein	nein	teilweise, u.a. Öko-Garten PH	nein	nein	nein	nein	nein
Bebauung Hühnerstein	nein	nein	teilweise, + Sportstätten	teilweise, + Sportstätten	nein	ja, Verlegung Sportstätten	ja	ja
Straßenbahnring in Campus	ja	ja	auf Klausenpfad	auf Klausenpfad	ja, aber ohne Haltestelle Mathematikon., 2 Kurven mehr	nein, Busse	nein, Busse	nein, Busse
Ausbau Klausenpfad MIV	nein	nein	ja, tw. nördlich Klausenpfad	ja	ja	ja	nein	nein
5. Neckarquerung MIV	nein	nein	nein	nein	als Option	als Option	nein	ja
5. Neckarquerung Straßenbahn	nein	als Option	nein	nein	als Option	als Option	nein	nein
Nordzubringer	nein	nein	ja	nein	nein	nein	ja	nein
Park&Ride im Handschuhsheimer Feld	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Besonderheit	flächensparend	flächensparend	Seilbahn, People mover als Verteiler	Seilbahn, Peoplemover als Verteiler	Verlegung Zoo		Straße zw. INF und Klausenpfad	Straße zw. INF und Klausenpfad

Tabelle 1: Vergleich der ersten Entwürfe der Planungsteams vom Oktober 2018

nicht wie im Entwurf noch vorgesehen der Auftraggeber bzw. der Steuerungskreis, sondern der Gemeinderat entscheiden wird, welche Varianten und Konzepte der Planungsteams in den einzelnen Phasen ausgewählt und weiterentwickelt werden. Das BÜNDNIS BÜRGERBETEILIGUNG Masterplan Neuenheimer Feld hat am 27. 7. 2018 eine Broschüre erstellt, die die Gemeinderatsbeschlüsse im Einzelnen enthält und erläutert.⁶ In die offizielle Aufgabenstellung für die Planungsteams wurden die Beschlüsse übrigens erst am 7. Dezember 2018 eingearbeitet, viereinhalb Monate nach dem Gemeinderatsbeschluss.⁷

7 Die ersten Entwürfe der Planungsteams

Am Mittwoch, 17. 10. 2018 stellten die vier Planungsteams ihre ersten Entwürfe in einer gut besuchten öffentlichen Veranstaltung im Hörsaalgebäude Chemie vor.

Oben ein Vergleich der ersten Entwürfe.

Insbesondere das Team Kerstin Höger Architekten GmbH aus der Schweiz, das die meisten Erfahrungen mit umweltfreundlichem Verkehr hat, hat ein nachhaltiges Konzept entwickelt. Alle Teams (außer dem Team F. Heide aus Frankfurt in Variante 1) planen keine Ausdehnung der Bebauung ins Handschuhsheimer Feld.

8 Forumssitzung am 5. 11. 2018

In der Sitzung des Forums wurden die 8 Varianten der 4 Planungsteams in Kleingruppen diskutiert und die Ergebnisse im Plenum vorgestellt.

Am Ende der Sitzung kam zur Sprache, dass eine Fraktion im Gemeinderat einen Gemeinderatsantrag auf Realisierung eines provisorischen Nordzubringers für einen Bus-Shuttle durch das Handschuhsheimer Feld gestellt hat. Dies wäre eine gravierende Maßnahme am Masterplan vorbei, die vollendete Tatsachen schaffen würde, da für einen Bus-Shuttle im Handschuhsheimer Feld Feldwege ausgebaut und verbreitert werden müssten. Frau Prof. Dr. Marmé, Gemeinde-

rätin der CDU, verteidigte ihren Antrag mit dem Argument, es müsse endlich etwas geschehen. Dieter Teufel vom UPI-Umwelt- und Prognose-Institut legte demgegenüber dar, dass durchaus eine Reihe kurzfristiger Maßnahmen möglich wären, die dem Masterplanprozess nicht widersprechen wie z.B. die Bewirtschaftung der immer noch über 2 100 kostenlosen PKW-Stellplätze im NHF, eine Anpassung der Stellplatzgebühren, die Möglichkeit von preiswerten Job-Tickets für alle Beschäftigten im NHF oder die Verlängerung von Bus- und Straßenbahnlinien. Ein Straßenausbau im Handschuhsheimer Feld jedoch wäre ein Einstieg in einen Nordzubringer, der in 6 der 8 Varianten der Planungsteams nicht enthalten ist.

9 Ein zusätzlicher Autoparkplatz von 12 900 qm für die Uni im Handschuhsheimer Feld?

Nachdem drei der vier Planungsteams keine Ausdehnung der Uni ins Handschuhsheimer Feld vorgeschlagen hatten, schlug OB Dr. Eckart Würzner 2 Tage nach der Forumssitzung zunächst nur gegenüber dem Gemeinderat am 7.11.2018 eine Ausdehnung in Form eines PKW-Parkplatzes von 12 900 Quadratmetern (16-fache Fläche des Tiefburgvorplatzes !) im Norden des Handschuhsheimer Felds vor. Auf dieser Bodenfläche sollte ein Park&Ride-Platz für 400 PKW gebaut werden und Feldwege ausgebaut werden, um die Autofahrer auf den letzten 2 km mit einem Bus zu transportieren.

Dazu sollte, vollständig am Masterplan Neuenheimer Feld vorbei, kurzfristig ein Betrag von 5,1 Millionen € in den städtischen Haushalt eingestellt werden. Die Öffentlichkeit wurde erst am 15. 12. 2018, fünf Tage vor der Verabschiedung des Haushalts, offiziell darüber informiert.

Hintergrund ist, dass durch zahlreiche Überschreitungen des Bebauungsplans INF durch zusätzliche Bauvorhaben und die gleichzeitige Verhinderung einer modernen Straßenbahnanbindung des Unicampus durch die Uni und andere Institutionen die Autos vor allem auf dem Campus immer

⁶ http://buendnis-masterplan.de/wp-content/uploads/2018/08/Kriterien-Bündnis_6.pdf

⁷ Aufgabenstellung und Ausschreibung zum Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen Finale Fassung vom 07. 12. 2018



Bild 3: Der Bus steht im Autostau und ist für Fahrgäste wenig attraktiv, die verhinderte Straßenbahn wäre unabhängig von Staus

häufiger in ihrem eigenen Stau stehen. Deshalb sollte jetzt ein P&R-Platz Entlastung bringen.



Bild 4: Interview der Rhein-Neckar-Zeitung mit Unirektor Prof. Dr. Eitel am 21./22. Januar 2012

Welche Folgen hätte ein zielnaher P&R-Platz dieser Größe ?

- Der PKW-Verkehr auf der Dossenheimer Landstraße würde dadurch lediglich um 2 % (!) abnehmen, auf der Ernst-Walz-Brücke um 0,1% und zur Rushhour z.B. auf der Straße INF um 3%.
- Neben dem Umsteigen vom Auto auf den Bus auf der „letzten Meile“ käme es durch das zielnahe P&R auch zu Verlagerungseffekten vom ÖPNV auf das Auto und von P&R an der Bergstraße und entlang der DB-Strecken auf P&R im Handschuhsheimer Feld: ÖPNV-Pendler von der Bergstraße müssen heute 3x auf ÖV-Fahrzeuge warten (auf die Linien 5, 21/24 und 31/37), beim Umstieg auf P&R im Handschuhsheimer Feld müssten sie in Zukunft nur noch 1x auf den ÖV warten
- Dadurch würden die Zahl der Autofahrten, die gefahrenen Auto-Kilometer und die CO₂-Emissionen nicht ab-, sondern zunehmen.
- Anstatt die großen PKW-Stellplatzflächen im Campus besser zu nutzen und den öffentlichen Verkehr auszubauen und z.B. bestehende Linien zu verlängern, würde wertvoller landwirtschaftlicher Boden in Parkplätze umgewandelt
- Der Busverkehr auf den schmalen Feldwegen im Handschuhsheimer Feld stünde in Konflikt mit landwirtschaftli-

chem Verkehr und Erholungsverkehr und würde Fahrradfahrer und Fußgänger gefährden.

- Feldwege im Handschuhsheimer Feld müssten ausgebaut werden.
- Dies wäre eine klare Vorbereitung des Nordzubringers durch das Handschuhsheimer Feld.
- Dieses Vorgehen stellte zum ersten Mal den Masterplanprozess Neuenheimer Feld direkt in Frage, in dem über 80 Organisationen unter Beteiligung der Öffentlichkeit mit vier Planungsteams und hohem Aufwand Lösungen der Probleme entwickeln sollen.

Der Vorstand des Stadtteilvereins wandte sich deshalb am 7. 12. 2018 an den Gemeinderat und bat, „diese Vorbereitung für eine am Masterplan vorbei gehende Maßnahme im Vorfeld zu verhindern.“

Es gibt eine Reihe kurzfristiger Maßnahmen, mit denen die Staus beseitigt werden können. Nur ein Beispiel aus dem Bereich „Digitale Stadt“: Heute sind werktags 77% der in das NHF einfallenden PKW mit nur einer Person besetzt. Wenn dieser Anteil nur auf 74% (!) reduziert würde, wäre die Entlastung der Straße INF und der Dossenheimer Landstraße bereits größer als durch den geplanten P&R-Platz – umweltfreundlich, ohne Verbrauch von Boden, ohne Kosten und dazu auf der gesamten Fahrtstrecke und nebenbei auch auf allen Zufahrten in den Campus. Dazu stehen im Rahmen der Digitalen Stadt bereits Startups wie Matchridergo in den Startlöchern, diese könnten durch die Institutionen im Campus unterstützt werden.⁸

In den Beratungen zum neuen Doppelhaushalt wurde der Antrag des OB durch den Gemeinderat dann in einem entscheidenden Punkt geändert: Der Betrag von 5,1 Mio € für Verbesserungen der verkehrlichen Situation im Neuenheimer Feld blieb bestehen, die Zweckbestimmung (u.a. Park & Ride-Platz und Busshuttle im Handschuhsheimer Feld) jedoch wurde gestrichen.

In einer Sondersitzung der Bezirksbeiräte Handschuhsheim, Neuenheim und Bergheim am 5. 2. 2019 im Rathaus beschlossen die Bezirksbeiräte Handschuhsheim und Neuenheim einstimmig und der Bezirksbeirat Bergheim mit 1 Gegenstimme einen Alternativantrag⁹ mit 27 Sofortmaßnah-

⁸ www.upi-institut.de/hd/Kurzfristiges-Konzept-NHF.pdf
⁹ www.tiefburg.de/Gemeinsamer_Antrag_BBRe_5_2_2019.pdf

men zur Verbesserung der Verkehrssituation ohne P&R-Platz, die keinen Nordzubringer vorbereiten und nicht zu mehr, sondern zu weniger Autoverkehr und CO₂-Emissionen führen. Vorher hatte Bezirksbeirat Jürgen Grieser (CDU) bekannt gegeben, dass die CDU ihren Antrag für einen P&R-Platz zurückzieht, was in der Sitzung großen Beifall auslöste.

In der anschließenden Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 27. Februar 2019 dankten die Gemeinderäte den Bezirksbeiräten für den ausführlichen Antrag, der am Ende einstimmig verabschiedet wurde. Der P&R-Platz mit Busshuttle im Handschuhsheimer Feld war damit verhindert.



Bild 5: Fahrrad- oder Busverkehr auf dem Allmendpfad?

Einen Tag vor der SEVA-Sitzung hatte die CDU-Gemeinderatsfraktion noch einen Antrag eingereicht, die Zufahrt zu dem Parkhaus 507 und eventuell auch zu den Parkflächen östlich der PH zukünftig über den Klausenpfad zu leiten. Irmtraud Spinnler (SPD) stellte für ihre Fraktion klar, dass sie diesem Antrag nicht zustimmen werden, da dann der Autoverkehr auf wichtige Hauptachsen des Fahrradverkehrs verlegt würde. Auch Christoph Rothfuß (GRÜNE) machte klar, dass dies die Hauptzufahrt für den Radverkehr aus Handschuhsheim und Dossenheim in den Unicampus ist (siehe Bild 6).



Bild 6: Ausschnitt aus der neuen Radkarte Heidelberg, Fahrradhauptachsen blau gepunktet

10 Stellungnahmen der externen Experten

Interessant sind die Aussagen der externen Mobilitäts-Experten, die am Masterplanverfahren teilnehmen.¹⁰ Hier können nur einige wenige Zitate ausgewählt werden.

¹⁰ www.openpetition.de/petition/kommentare/kein-park-ride-mit-shuttlebus-im-handschuhsheimer-feld

¹¹ Die Stellungnahmen der Experten können hier heruntergeladen werden:

www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/stellungnahme_experten_und_lokale_fachvertreter.pdf

Prof. Dr. Andreas Knie, renommierter Zukunfts- und Mobilitätsforscher vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung stellt u.a. die exorbitante Wachstumsprognose in Frage, die dem Masterplanprozess vorgegeben wurde:

„Die bisher definierten Zukünfte sind aus der Vergangenheit heraus definiert. Beispielsweise wird immer und überall damit spekuliert, dass wir Wachstum haben werden. Dies ist allerdings grundsätzlich zu bezweifeln. Dies wird insbesondere den bisherigen „Treiber“ des Feldes Wissenschaft und Forschung betreffen. Eine lineare Fortschreibung des Bisherigen ist nicht erwartbar.“

- *Arbeitszeiten und Arbeitsorte variieren (der Bedarf an Büro- oder Laborräume wird radikal zurückgehen...)*
- *Die Zahl der Studierenden wird drastisch zurückgehen...; die kommunizierten Raumbedarfe sind qualitativ und quantitativ zu hinterfragen*
- *Verkehrsmittel werden genutzt und nicht mehr eigentumsrechtlich besessen; entscheidend sind Optionen nicht mehr Bereitstellungslogiken (Parkplätze wird es in der Zukunft der Mobilität nicht mehr geben und auch die Vorstellung, dass man mit einem 1,8 t Fahrzeug von Punkt zu Punkt fährt und dieses überall als Bereitstellungsreserve verfügbar hat)“*

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens, führender Mobilitätsexperte der Bundesregierung und ehemaliger Leiter des Instituts für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der Technischen Universität Dresden, macht interessante Ausführungen zu Zielen und Maßnahmen der Mobilitätsentwicklung, z.B.:

„Wurden die Vorgaben/Planungsaufträge wie der Ausbau des Klausenpfades, einer fünften Neckarquerung sowie für neue ÖPNV-Angebote und -Netzelemente aus der übergeordneten Netzkonfiguration „ganzheitlich“, i.d.R. im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (mit der darauf aufbauenden Nahverkehrsplanung), abgeleitet? - Sie wären kaum allein aus Sicht des Neuenheimer Feldes „gerichtsbeständig“ abzuwägen und zu begründen.“

Straßenbahnring:

Die Haltestellen einer aus Nutzersicht vorzugsweise einzu-richtenden ÖPNV-Erschließung mit Straßenbahn sollten möglichst zentral liegen.

Die MIV-Nachfrage lässt sich über Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sowie durch Parkraummanagement (Preispolitik und Überwachung) maßgeblich zielgemäß beeinflussen.

Es ist richtig, dass die Nutzung des nachhaltigeren ÖPNV nicht teurer sein sollte, als mit einem Kfz zur Universität zu kommen. Auch die Preisentwicklungen (Teuerungsraten) sollten anders als in der Vergangenheit akzentuiert werden. Es kann sicher nicht von heute auf morgen die Kostenstruktur der Mobilität auf den Kopf gestellt werden, für einen Modal-Shift wären aber Entwicklungsstufen von Bedeutung, wonach der ÖPNV in Relation zum MIV zunehmend günstiger wird. Intelligent erscheint auch die Lösung nach dem „Kasseler Modell“, das als Parkschein für im Gebiet beschäftigte Dauerparker ein gültiges ÖPNV-Job-Ticket im Fahrzeug als Grundtarif vorsieht. Mit diesem Ansatz wurde ein deutlicher Modal-Shift zugunsten des ÖPNV bewirkt.“

Während die externen Experten eine moderne Verkehrsplanung empfehlen, versucht der Projektträger Vermögen und

Bau weiter seine alten Vorstellungen durchzusetzen, auch gegen die postulierte Ergebnisoffenheit des Verfahrens. So ließ er dem Planungsteam Kerstin Höger nach Abgabe der ersten Entwürfe durch die projektbetreuende Firma Imorde GmbH im Dezember 2018 schriftlich mitteilen: „Die vorgeschlagene Straßenbahntrasse hat eine **hohe Zerschneidungswirkung** auf das zusammenhängende Campusgebiet und beeinträchtigt die Entwicklung der Universität. **Dies stellt daher keine weiterzuverfolgende Variante dar** (siehe auch Urteil des VGH Mannheim zum Thema Straßenbahn INF zum Planfeststellungsverfahren mit identischer Trassenführung).“¹²

Die angebliche „hohe Zerschneidungswirkung“ ist seit Jahren durch Gutachten widerlegt und auf anderen Universitätscampussen kein Problem. Entlang der vom Gemeinderat beschlossenen Straßenbahntrasse waren insgesamt 17 Gleisquerungen vorgesehen. 86% der Strecke wären frei von Geländern, an der Straße INF sogar 92%. 75% der Strecke wären Rasengleis mit hoch liegender Rasendecke bis Oberkante Schiene. Auch der Hinweis auf das VGH-Urteil erweckt einen falschen Eindruck: Der VGH hatte den Planfeststellungsbeschluss für die Straßenbahn aufgehoben, weil der alte Bebauungsplan von 1961 keine Straßenbahntrasse enthielt, nicht wegen einer „Zerschneidungswirkung“. Der Gemeinderat hatte in seinem Beschluss vom 24. 7. 2018 dazu extra formuliert: „Eine Straßenbahn auf zielnaher Trasse soll geprüft werden. Eine neue Verkehrserschließung durch öffentlichen Personennahverkehr kann durch Änderung des bestehenden Bebauungsplanes und durch ein neues Planfeststellungsverfahren erreicht werden.“

11 Interessanter Trend in Heidelberg

Das Centrum für Hochschulentwicklung (CHE) in Gütersloh führt repräsentative Umfragen über die Verkehrsmittelnutzung der Studierenden für den Weg zur Hochschule durch.¹³ Die neuesten Ergebnisse sind aufschlussreich. Die Studierenden in Heidelberg nutzen immer häufiger das Fahrrad für den Weg zu ihrer Hochschule. Insgesamt wurden in Heidelberg 1 926 Studierende befragt, welche Verkehrsmittel sie für den Weg zur Uni benutzen. 65% nannten dabei das Fahrrad, Im Jahr 2003 waren es erst 57%. Parallel dazu nahm die Zahl der Autofahrer ab: Vor 15 Jahren fuhr noch jeder Vierte mit dem Kfz zur Hochschule, heute ist es nur noch jeder Zehnte.

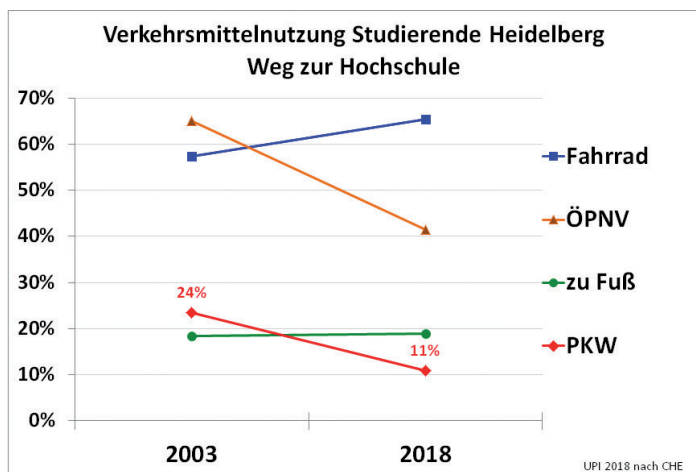


Bild 7: Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung der Heidelberger Studierenden

¹² Hervorhebungen durch Verfasser

¹³ Sonja Berghoff, Cort-Denis Hachmeister: Verkehrsmittel für den Weg zur Hochschule, Centrum für Hochschulentwicklung gGmbH, CHE, September 2018 www.che.de/downloads/Im_Blickpunkt_Verkehrsmittel_fuer_den_Weg_zur_Hochschule.pdf

12 Interessante Entwicklungen außerhalb des Masterplanprozesses

12.1 Weltbodentag

Anlässlich des Weltbodentags fand am Sonntag 9. 12. 2018 im Spiegelsaal des Prinz Carl eine vom Regierungspräsidium Karlsruhe stellvertretend für das Land Baden-Württemberg ausgerichtete Veranstaltung unter dem Titel „Heidelberger Böden – Vielfalt auf Schritt und Tritt“ statt. Diese von Bürgermeister Wolfgang Erichson in Vertretung des OB eröffnete Veranstaltung machte auf die Gefährdung der Böden aufmerksam und widmete sich dem Schutz der Böden. Die natürlichen Böden sind durch Überbauung und Straßenbau gefährdet. Gleichzeitig werden für eine naturverträglichere Landwirtschaft und für den Naturschutz (z.B. Biotopvernetzung, Ackerrandstreifen, höherer Flächenbedarf des Bioanbaus) zusätzliche Flächen benötigt. Obwohl der Gemeinderat am 24.7.2018 einstimmig beschloss: „4. Der zukünftige Flächenbedarf von Gartenbau, Landwirtschaft und Naturschutz ist in den angrenzenden Gebieten gleichberechtigt zu berücksichtigen. Die unteren Naturschutz- und Landwirtschaftsbehörden, die Naturschutzverbände und die berufsständischen Vertretungen wie Kreisbauernverband und die Gärtnervereinigung Heidelberg-Handschuhsheim sind hierfür einzubeziehen.“ wurde bis zur Drucklegung im Mai 2019 noch nicht einmal dieser zukünftige Flächenbedarf ermittelt, geschweige denn „gleichberechtigt berücksichtigt“. Im Gegenteil: Wie oben in Kapitel 9 beschrieben, sollten sogar 12 900 Quadratmeter für einen neuen Parkplatz im Handschuhsheimer Feld verbraucht werden.

Genauso wenig wurde bisher die Forderung des Gemeinderatsbeschlusses vom 24. 7. 2018 „3. Die Zuwachsprognose von 800.000 qm BGF (Bruttogrundfläche) wird nach Instituten, Kliniken und Arbeitsplätzen aufgeschlüsselt.“ erfüllt, obwohl dies die Grundlage für die Arbeit der Planungsteams ist und die Aufschlüsselung und Erläuterung des Zustandekommens der Prognose bereits in der 1. Forumssitzung vor einem Jahr am 4. 5. 2018 zugesagt wurde.

12.2 Internationale Klimakonferenz im Mai 2019 in Heidelberg

Das Bundesumweltministerium, das Land Baden-Württemberg und die Stadt Heidelberg richteten gemeinsam die International Conference on Climate Action – ICCA2019 vom 22. – 23. Mai 2019 in Heidelberg aus. Es ist die Nachfolgekonferenz des Global Climate Action Summit in San Francisco vom September 2018, bei der sich Dutzende Städte und Regionen aus aller Welt, darunter auch Heidelberg, verpflichteten, ihren Ausstoß an Treibhausgasen bis 2050 auf Null zu reduzieren. Der Beitrag von Städten und Regionen für die Einhaltung der Pariser Klimaschutzziele war ein Schwerpunkt des Gipfels, denn Städte spielen eine Schlüsselrolle: Sie sind für mehr als 70 Prozent aller Treibhausgasemissionen verantwortlich, der städtische Verkehr allein für ein Drittel davon. Zusammen mit anderen Städten hat Heidelberg sich verpflichtet, die Klimaschutzziele zu erreichen, die sogar über die nationalen Ziele hinausgehen. „Wir sehen darin eine absolute Notwendigkeit“, so der OB. Zu dem Netzwerk gehören unter anderem auch New York, London und Paris.

12.3 „Emissionsfreier Campus“

Baden-Württemberg will die Mobilität der Zukunft im eigenen Land voranbringen. Sie soll möglichst emissionsfrei sein und das Klima schonen. Das Wissenschaftsministerium schreibt dazu: „Ein Campus ist ideal geeignet, um innovative Konzepte in der Praxis zu erproben. Hochschulen können nur wachsen, wenn sie dies mit nachhaltiger Mobilität vereinbaren.“ Das Wissenschaftsministerium ist bereit, die Entwicklung der Mobilitätskonzepte der Hochschulen jeweils mit 200.000 Euro zu unterstützen. Ziel ist es, Mobilitätskonzepte künftig zum festen Bestandteil der Hochschulen werden zu lassen. Zukünftig sollen die Mobilitätskonzepte deshalb verpflichtender Bestandteil der Masterplanung der baden-württembergischen Hochschulen werden. Bei der Auftaktveranstaltung zum Ideenwettbewerb „Mobilitätskonzepte für den emissionsfreien Campus“ präsentierten bereits elf Hochschulen ihre Ideen: Die Universität Heidelberg war nicht dabei.¹⁴

12.4 Verankerung des Nachhaltigkeitsziels an deutschen Hochschulen

Am 6. November 2018 verabschiedete die Hochschulrektorenkonferenz auf ihrer 25. Mitgliederversammlung in Lüneburg die Empfehlung „Für eine Kultur der Nachhaltigkeit“.¹⁵ Darin heißt es: „Zur Verwirklichung dieses Ziels können gerade die Hochschulen einen konkreten Beitrag leisten. Hochschulen bilden die Führungspersönlichkeiten, Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger sowie Lehrkräfte von morgen aus.“

Im bundesweiten Nachhaltigkeitsnetzwerk engagieren sich bereits knapp ein Viertel aller deutschen Hochschulen. Die Universität Heidelberg ist nicht dabei.

3 Zweite Entwürfe der Planungsteams

Am 12. 2. 2019 stellten die Planungsteams in einer öffentlichen Veranstaltung im großen Hörsaal Chemie der Universität ihre überarbeiteten Entwürfe vor. Es gab im ökologischen Sinne sowohl Verbesserungen (grüner Viertelkreis im linken oberen Eck) als auch Verschlechterungen (roter Viertelkreis in den einzelnen Entwürfen) (siehe Tabelle 2).

Eine Straßenbahnerschließung sehen 3 der 4 Teams vor. Team Höger auf der vom Gemeinderat favorisierten zielnahen Trasse über die Straße INF. Dadurch kann die mit Abstand wichtigste Haltestelle Technologiepark bedient werden (Bild 8). Auch Team ASTOC bedient diese Haltestelle, knickt allerdings zur Bedienung des Hühnersteins westlich davon in einer Karussellfahrt mit 2 zusätzlichen Kurven nach Norden ab, was Umwege, Zeit- und Komfortverluste für die Fahrgäste und erhöhten Verschleiß bedeutet. Team Heide führt (zusätzlich zu einer vorgeschlagenen Seilbahn) die Straßenbahn an der wichtigsten Haltestelle vorbei und Team Møller sieht statt einer Straßenbahn nur Busse vor.

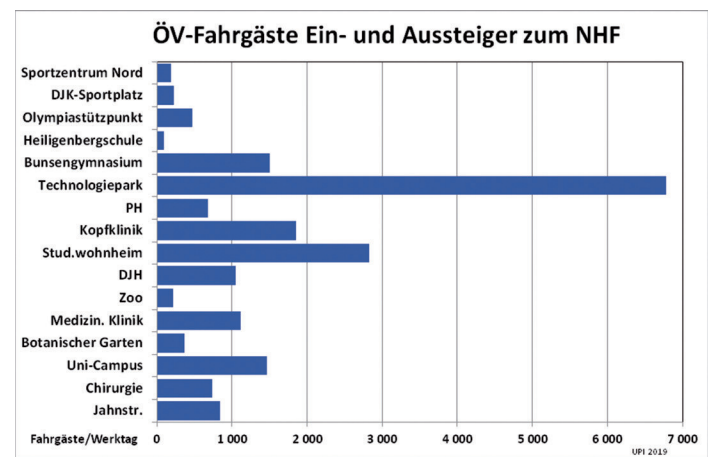


Bild 8: Ein- und Aussteiger zum Neuenheimer Feld an den Haltestellen im NHF

	Kerstin Höger Architekten GmbH, Zürich		Ferdinand Heide Architekt BDA, Frankfurt		ASTOC GmbH & Co. KG, Köln		C.F. Møller Danmark A/S, Aarhus	
	Variante 1	Variante 2	Variante 1	Variante 2	Variante 1	Variante 2	Variante 1	Variante 2
Bebauung Handschuhsheimer Feld	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Bebauung Hühnerstein	nein	nein	teilweise	teilweise, + Sportstätten	ja	ja	ja	ja
Straßenbahnring in Campus	ja	ja	Ja, aber auf Klausenpfad, ohne HS Technologiepark	Ja, südl. Klausenpfad, ohne HS Technologiepark	ja, mit Haltestelle Mathematikon, 2 Kurven mehr	ja, mit Haltestelle Mathematikon, 2 Kurven mehr	nein, Busse	nein, Busse
Ausbau Klausenpfad MIV	nein	nein	ja	ja, Anliegerverkehr	West-Ost-Tunnel nördlich Klausenpfad mit Rampen	als Option	nein	nein
5. Neckarquerung MIV	nein	nein	nein	nein	ja	als Option	ja	ja
5. Neckarquerung Straßenbahn	nein	als Option	nein	nein	als Option	als Option	mit Bus	mit Bus
Nordzubringer	nein	nein	Ja, Rettungsfahrzeuge	Ja, Rettungsfahrzeuge	nein	nein	ja	ja
P&R im HHF ohne Strab-Anschluss	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja	ja
Besonderheit	flächensparend, Hühnerstein Ausgleichsfläche	flächensparend, Hühnerstein Ausgleichsfläche	Seilbahn	Seilbahn, Straße zw. INF und Klausenpfad			Straße zw. INF und Klausenpfad	Straße zw. INF und Klausenpfad
	■ = ökologische Verbesserung im Vergleich zum 1. Entwurf ■ = ökologische Verschlechterung im Vergleich zum 1. Entwurf							

Tabelle 2: Vergleich der zweiten Entwürfe der Planungsteams vom Februar 2019

¹⁴ www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/hochschulen-praesentieren-entwuerfe-zum-emissionsfreien-campus/
¹⁵ www.hrk.de/positionen/beschluss/detail/fuer-eine-kultur-der-nachhaltigkeit/

Besonders interessant sind die Ausführungen des Schweizer Teams von Kerstin Höger Architekten GmbH zu der vorgegebenen Zuwachsprognose von 800.000 m² Bruttogeschossfläche. Das Team vergleicht diese Prognose mit der bisherigen Entwicklung der Universität Heidelberg und anderer Universitäten und kommt zu folgendem Ergebnis:¹⁶

„Die gegebenen Zuwachsprognosen bis 2050 sind im Vergleich mit dem bisherigen Durchschnittswachstum des Campus sowie mit vergleichbaren Campusedwicklungen wie zum Beispiel dem Harvard Campus in Cambridge und Allston, NTNU Campus in Trondheim, Hochschul- und Unispitalgebiet in Zürich und der Science City Kopenhagen sehr optimistisch.“

Der existierende INF Campus (ca. 1.100.000 m² BGF 2017) wurde in einem Zeitraum von rund 100 Jahren geplant und gebaut. Bei einem weiterhin kontinuierlichen Durchschnittszuwachs entspräche dies für 2050 einer zusätzlichen BGF von ca. 360.000 m² und der prognostizierte Zuwachs von 820.000 m² würde erst Ende des 21. Jahrhunderts erreicht.“

Trotzdem weist das Team Höger nach, dass in seinem Entwurf 2.1 auf dem bestehenden Campus ein Zuwachs von 913 000 m² Brutto-Grundfläche (BGF) möglich wäre, in Entwurf 2.2 von 850 000 m². Dabei sieht das Konzept Höger die Verdichtung vornehmlich auf Autostellplätzen, durch Tiefgaragen ersetzten Parkhäusern und bereits versiegelten Flächen vor. Diese moderate Verdichtung ist möglich, da der Campus heute große Flächen oberirdischer PKW-Parkplätze enthält und die meisten der in den letzten 2 Jahrzehnten errichteten Bauwerke nur in flacher Bauweise erstellt wurden.¹⁷

In dem Konzept Höger dienen der Neckarweg und der Klausenpfad als Erholungspromenade. Das Gewann Hühnerstein muss nicht bebaut werden und bleibt als Landschaftsraum und Biotop erhalten und dient als ökologische Ausgleichsfläche. Der Campus wird städtebaulich aufgewertet, Funktionsmischungen beleben den Campus, die Wohnmöglichkeiten werden erweitert, in und rund um die existierenden wissenschaftlichen Schwerpunkte („Wissenscluster“) erfolgt eine Verdichtung, wodurch die Möglichkeit kurzer Wege für die Kommunikation der Wissenschaftler entstehen. Der Raumbedarf wird durch Nutzungskombinationen reduziert, die Erdgeschosse der Gebäude städtebaulich aufgewertet und durch zusätzliche Nutzungen belebt. „Auf diese Weise wird der introvertierte Campus auf dem Feld zu einem lebendigen Wissensviertel von Heidelberg, einer Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Gesellschaft.“¹⁸

Gleich im selben Stadtblatt, in dem die Entwürfe vorgestellt wurden, ging Uni-Rektor Prof. Dr. Eitel in Opposition zu dem Entwurf Höger: „Der Ansatz extremer Nachverdichtung ist nicht mit den Erfordernissen wissenschaftlicher Nutzung vereinbar und beeinträchtigt zudem die Qualität und Attraktivität des Campus.“¹⁹

Bild 9 zeigt die bauliche Dichte der einzelnen Entwürfe der Teams im bestehenden Campus NHF südlich des Klausenpfads im Vergleich zu den Werten der Baunutzungsverordnung. Daraus ist ersichtlich, dass keiner der Entwürfe eine

„extreme Nachverdichtung“ vorsieht. Auch die Entwürfe des Teams Höger bleiben in ihrer baulichen Dichte im Endausbau deutlich um mehr als 25% unter dem für Sondergebiete wie Hochschulen vorgesehenen Wert der Baunutzungsverordnung. Die Entwürfe von ASTOC und Möller sehen im bestehenden Campus südlich des Klausenpfads fast dieselbe bauliche Dichte wie Höger vor, obwohl sie zusätzlich auch das Gewann Hühnerstein bebauen wollen. Ursache dafür ist, dass sie in ihren Konzepten sogar noch einen wesentlich höheren Zuwachs als die vorgegebenen 800 000 qm BGF planen.²⁰

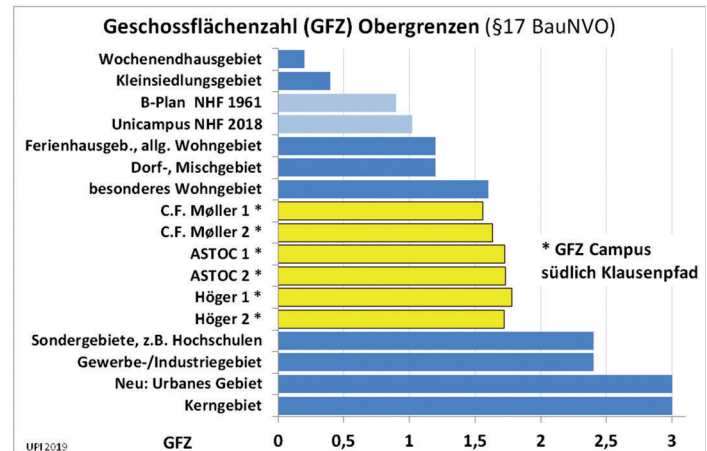


Bild 9: Bauliche Dichten im Neuenheimer Feld (gelb: Entwürfe der Teams, blau: Baunutzungsverordnung)

14 Fazit

Das erste offizielle Jahr des Masterplans Neuenheimer Feld verlief ziemlich holprig. Es entstand bei manchen Anlässen der Eindruck, dass der Masterplanprozess vornehmlich dazu dienen soll, das durchzusetzen, was die Universität und einige Institutionen im Neuenheimer Feld schon immer wollten: eine Bebauung des Handschuhsheimer Felds und des Hühnersteins und die Durchsetzung von Autobahnzubringern durch das Naturschutzgebiet Alt-Neckar und durch das Handschuhsheimer Feld. Dazu dienten insbesondere die klaren Formulierungen in der Aufgabenstellung an die Planungsteams und dazu dient das exorbitant hohe Zuwachsziel von 75%. Der Gemeinderat, der die Planungshoheit hat, hat das zum Glück nicht mitgemacht. Und auch die Planungsteams kamen nicht zu dem „gewünschten“ Ergebnis, dass man – trotz hoher Zuwachsprognose – das Handschuhsheimer Feld bebauen müsse. Ob es aber dabei bleibt oder ob die Akteure, insbesondere der Auftraggeber der Planungsteams, ihre Vorstellungen doch noch durchsetzen können, wird dieses und das nächste Jahr zeigen. Es wird notwendig sein, dass viele Bürger an dem Prozess teilnehmen und mitdiskutieren. Der Stadtteilverein wird jeweils über den aktuellen Stand des Masterplanverfahrens und aktuelle Entwicklungen auf seiner Internetseite www.tiefburg.de unter Aktuell und auf der Unterseite www.tiefburg.de/masterplan_nhf.htm informieren.

16 Team KHA, Kerstin Höger Architekten GmbH, Amstein + Walthert AG, IBV Hüslers AG: INF CAMPUS KOMPAKT, Masterplan NHF, Planungsatelier Stufe II, Februar 2019, S. 10

17 Siehe Zusammenstellung in : Petra Bauer und Dieter Teufel, Masterplan Neuenheimer Feld - Teil 2 Verkehrsuntersuchung Unicampus, Jahrbuch 2017 des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V., Seite 107 - 116

18 Stadtblatt Heidelberg, Sonderbeilage, Entwürfe des Büros Kerstin Höger, Seite 6, 20. 2. 2019

19 Stadtblatt Heidelberg, Sonderbeilage, Erste Einschätzungen der Projektträger, Seite 7, 20. 2. 2019

20 ASTOC Entwurf 1: +893 000 qm BGF, Entwurf 2: +927 000; Möller: Entwurf 1: +1 037 000 qm BGF, Entwurf 2: +1 173 000 qm BGF