

Masterplan Neuenheimer Feld – Teil 6

Die entscheidende Phase

– Petra Bauer und Dieter Teufel –

Masterplan abgebrochen

Unbestätigten Gerüchten zufolge wird der Masterplanprozess „Neuenheimer Feld“ nach mehreren Jahrzehnten stillschweigend abgebrochen. Denn eine Fachauswertung habe ergeben, dass nur zwei Personen die Pläne überhaupt verstünden – die eine wurde darüber wahnsinnig, die andere ist bereits verstorben.

Bild 1: Notiz in der Rhein-Neckar-Zeitung am 25.2.2020.

1 Was war der bisherige Stand ?

Ganz so schlimm wie in der Notiz der Fasnachtsausgabe der Rhein-Neckar-Zeitung angedeutet ist die Situation im Masterplan Neuenheimer Feld noch nicht.

Im Jahrbuch 2020¹ hatten wir berichtet, dass die vier Planungsteams recht unterschiedliche Entwürfe für die Zukunft des Neuenheimer Felds vorgelegt hatten. Von diesen hatten die Projektträger für die weitere Bearbeitung des Masterplans allein das Kölner Team ASTOC ausgewählt. ASTOC hatte in seinem Entwurf auf Wunsch einzelner Nutzer im Neuenheimer Feld die Straßenbahn gestrichen (obwohl er sie vorher als „beste Lösung“ bezeichnet hatte), will das Gewann Hühnerstein bebauen und den zukünftigen Verkehr mit den meisten Auto-Parkplätzen, einer Brücke durch das europäische Naturschutzgebiet Alt-Neckar und tausenden zielnahen Park&Ride-Plätzen abwickeln. Das Schweizer Team HÖGER dagegen sollte nach der Beschlussvorlage für den Gemeinderat nicht weiter beauftragt werden, obwohl es das nachhaltigste Konzept vorgelegt hatte, ohne Bebauung des Hühnersteins auskommt und in seinem Entwicklungskonzept sowohl das Handschuhsheimer Feld wie das Naturschutzgebiet Alt-Neckar schützt.

Im Vorfeld war das Team HÖGER zahlreichen Angriffen von Seiten der Projektträger ausgesetzt. Es habe in seinen Plänen den geforderten Zuwachs an Bruttogeschossfläche (BGF) nicht erfüllt, es habe den meisten Autoverkehr oder es plane die höchste Verdichtung und bebaue den Neckarrand. Die Beschuldigungen stellten sich zwar schnell als falsch heraus.¹ So war z.B. bei den Verkehrsberechnungen des Konzepts HÖGER für das Jahr 2035 durch ein externes Büro fälschlicherweise und anders als bei den anderen Entwürfen

mit den gleichen Parkgebühren und ÖV-Takten wie im Ausgangsjahr 2015 gerechnet worden. Trotzdem wurden die falschen Argumente lange Zeit weiter vorgebracht. Hintergründe dazu sind in einem Fakten-Check² auf der Tiefburgseite im Internet zu finden.

Als erstes konnte der Bezirksbeirat Wieblingen am 5.März 2020 über die Beschlussvorlage entscheiden. Er korrigierte wesentliche Teile der Beschlussvorlage und beschloss, dass auch das Team HÖGER mit der weiteren Erarbeitung des Masterplans beauftragt werden soll.

Am 16.6.2020 tagte der Bezirksbeirat Neuenheim. Strittig war vor allem der Punkt, ob nur das Team ASTOC allein oder ASTOC zusammen mit dem Schweizer Team HÖGER mit der weiteren Ausarbeitung eines Zukunftsentwurfs für das Neuenheimer Feld beauftragt werden soll. Während sich Dr. Frieder Rubik (GAL) und Sebastian Klassen (SPD) für eine gemeinsame Beauftragung von ASTOC und HÖGER aussprachen, plädierte David Esders (GRÜNE) für die alleinige Beauftragung von ASTOC. Auch die Verwaltung plädierte nur für Team ASTOC.

2 Bezirksbeirat Handschuhsheim

Am 23.6.2020 tagte der Bezirksbeirat Handschuhsheim im Carl-Rottmann-Saal. Die Sitzung wurde von Baubürgermeister Jürgen Odszuck geleitet. Nach langer Diskussion korrigierte der Bezirksbeirat wichtige Teile des Beschlussvorschlags der Verwaltung:

- Mit der weiteren Bearbeitung in der Konsolidierungsphase sollte nicht das Büro ASTOC, sondern das Büro HÖGER beauftragt werden.
Beschlussen Dafür: 7 (SPD, GRÜNE, BL) Dagegen: 5 (CDU, AfD, Odszuck) Enthalten: 2 (Claudia Hollinger, Jennifer Hardt, beide GRÜNE)
- Städtebaulich soll ein „*eindeutig definierter Siedlungsrand zum Handschuhsheimer Feld*“ geschaffen werden.
Beschlussen Dafür: 10 (SPD, GRÜNE, BL) Dagegen: 4 (CDU, AFD)
- Der Hühnerstein soll erst dann städtebaulich weiterentwickelt werden, wenn „*die im letztlich zu beschließenden Masterplan definierten Verdichtungspotentiale ausgeschöpft sind*“ (statt „weitgehend“ ausgeschöpft, wie in der Vorlage).
Beschlussen Dafür: 12 (SPD, GRÜNE, BL) Dagegen: 5 (CDU, AFD)
- *Die Vorgabe eines Zuwachses der Bruttogrundfläche von 818 000 qm zusätzlich zum Bestand von 1 094 000 qm*

¹ Masterplan Neuenheimer Feld – Teil 5 - Harte Diskussionen und vorläufig gute Ergebnisse , Jahrbuch 2020 des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V., S. 95 - 102

² www.upi-institut.de/hd/Jahrbuch_Handschuhsheim_2020_MPNHF_Teil_5.pdf

² www.tiefburg.de/hintergruende.htm

(2017) wird innerhalb der Blauen Linie nicht überschritten.

Beschlossen Dafür: 11 (SPD, GRÜNE, GAL, BL) Dagegen: 4 (CDU, AFD)

- „Die zulässige Geschossflächenzahl im Neuenheimer Feld in einem neuen Bebauungsplan wird nur in dem Maße erhöht wie vorher Verkehrsmaßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs erfolgreich umgesetzt wurden.“ Auch dieser für die zukünftige Belastung Handschuhsheims, Neuenheims und Bergheims sehr wichtige Punkt wurde mit 8 dafür (SPD, GRÜNE, BL) und 4 dagegen (CDU, AFD) beschlossen.
- Ein von Tobias Sicks (SPD) eingebrachter Antrag zur Erhöhung des Wohnanteils auf dem Campus und zur Verbesserung des ÖPNV und des Klimaschutzes beschloss der Bezirksbeirat mit 9 zu 1.

Als Berichterstatterin für den SEVA wurde Frau Birgit Müller-Reiss (BL) gewählt.



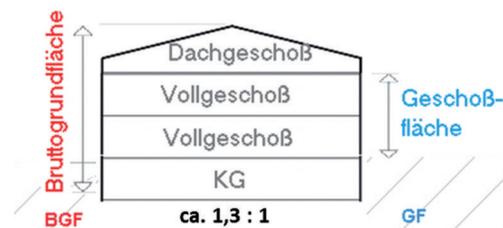
Bild 2: Der gefährdete Gartenrotschwanz besiedelt ältere Baumstücke im Handschuhsheimer Feld

3 Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (SEVA)

Im SEVA am 1.7.2020 stellten SPD, GRÜNE, GAL, BL, Linke und HiB einen Gemeinschaftsantrag als Alternative zur Beschlussvorlage der Verwaltung, in dem die Punkte aus dem Bezirksbeirat weitgehend übernommen wurden. Der Gemeinschaftsantrag wurde von Sören Michelsburg (SPD) vorgestellt und begründet.

Über den Beschlussvorschlag der Verwaltung und den alternativen Gemeinschaftsantrag entspann sich eine längere Diskussion, in der einige der Fake-Argumente aus den Bezirksbeiratssitzungen wiederholt wurden. Frau Friedrich und der OB behaupteten mehrmals, das Team HÖGER habe den geforderten Zuwachs von 800 000 qm nicht erfüllt. Diese Aussage beruht auf dem Rechenrick, dass Untergeschosse, Atrien und andere Nicht-Vollgeschosse weggelassen werden. Untergeschosse sind jedoch ein wesentlicher Bestandteil im Unicampus: Fast alle Hörsäle reichen in das Untergeschoss, Zugänge und Vorbereitungsräume befinden sich dort genauso wie Sicherheitslabore, Messgeräte, Archive, Server-

räume, Datenspeicher u.v.a. Die Vorgabe in der vom Gemeinderat beschlossenen Aufgabenstellung war eindeutig ein Zuwachs von 818 000 qm Bruttogrundfläche (BGF). Die BGF bezieht Untergeschosse und Atrien mit ein. Während ASTOC nur Vollgeschosse zählt (die Untergeschosse kämen zu dem hohen Bauvolumen bei ASTOC noch dazu), macht HÖGER auch Aussagen zu Untergeschossen. Sie sieht bei ihrem Zubau bis 2050 einen Anteil von 15% Untergeschossen und Atrien vor. Im Bestand liegt der Anteil der Untergeschosse bei 25%.³ Christoph Rothfuß (GRÜNE) und Dr. Arnulf Weiler-Lorentz (BL) wiesen deshalb darauf hin, dass die Statistik von Frau Friedrich nur die Geschossfläche (GF), nicht jedoch die in der Aufgabenstellung geforderte Bruttogrundfläche (BGF) darstellt, die vom Team HÖGER sogar übererfüllt wird.



Geschossfläche (GF):

Summe der Grundflächen aller Vollgeschosse

Bruttogrundfläche (BGF):

Summe aller nutzbaren Grundflächen aller Stockwerke eines Gebäudes (z.B. incl. nutzbare Untergeschosse)

Vorgabe:

+ 818 000 qm BGF

GF: keine Vorgabe,

aber später Festlegung in B-Plan

Bild 3: Unterschied zwischen Bruttogrundfläche und Geschossfläche

Die Diskussion ging solange, bis Bernd Müller (Leiter Vermögen und Bau BaWü) eindeutig klarstellte: „Wir waren schon immer bei Bruttogrundfläche.“ (= BGF) Was den OB, der vorher mehrmals mit der GF-Vergleichsstatistik argumentiert hatte, sichtlich erstaunte. Als er sich wieder gefasst hatte, sagte er: „Dann ist es gut, dann bitte ins Protokoll: Herr Müller hat gesagt, Bruttogrundfläche, Bruttogrundfläche ist der Wunsch des Landes.“⁴

Nach längerer Diskussion wurde der Gemeinschaftsantrag mit den Stimmen der SPD, GRÜNEN, GAL, BL, Linken, Wa-seem Butt und Björn Leuzinger gegen die Stimmen der CDU, HDer, FDP und AfD mit 11 zu 5 beschlossen.

In dem Protokoll der SEVA-Sitzung, dessen interne Abstimmung zwei Wochen (!) benötigte, wurde diese überaus wichtige Aussage von Bernd Müller nicht protokolliert.

4 Presse- und Briefkampagne

Nachdem der SEVA die einseitige Beschlussvorlage der Verwaltung klar korrigiert hatte, begann eine Pressekampagne der Projektträger mit 5 großen Artikeln in der Rhein-Neckar-

³ Weitere Informationen: www.tiefburg.de/hintergruende.htm

⁴ Siehe zu dem Thema auch das Kapitel „3 Welches Wachstum ist eigentlich geplant?“ im Jahrbuchartikel 2020, „Masterplan Neuenheimer Feld – Teil 5 Harte Diskussionen und vorläufig gute Ergebnisse“ S. 95 - 102 www.upi-institut.de/hd/Jahrbuch_Handschuhsheim_2020_MPNHF_Teil_5.pdf

Zeitung. Die Kampagne startete am 8.7.2020 mit dem Artikel „Masterplanprozess Heidelberg - Die beste Lösung für das Klima? - Land favorisiert Astoc“, in dem Bernd Müller, Leiter der Behörde „Vermögen und Bau“ Mannheim und damit als Chef des Universitätsbauamtes Heidelberg behauptete, das Ziel der CO₂-Neutralität sei nur mit dem Entwurf von ASTOC zu erreichen, u.a. weil ASTOC aus Windkraft erzeugten Strom hinzukaufen wolle. Drei Tage später, am 11.7.2020 schrieb Uni-Rektor Bernhard Eitel jedem Mitglied des Gemeinderats einen Brief, in dem er den Beschluss des SEVA kritisierte und behauptete, das Team HÖGER wolle den Standort insgesamt so hoch nachverdichten, dass die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt und der Charakter des Wissenschaftscampus und damit auch des öffentlichen Raumes gefährdet werde. Am 16.7.2020 und 23.7.2020 folgten die städtischen Gesellschaften Zoo und Technologiepark, die sich gegen den Entwurf HÖGER und für den Entwurf ASTOC aussprachen.

Interessant ist, dass diese Kampagne mit den längst widerlegten falschen Argumenten gefahren wurde. So ist es z.B. mit der Dichte der geplanten Bebauung genau umgekehrt: HÖGER sieht im Endausbau im Jahr 2050 eine gesamte Geschossfläche von 1,76 Mio qm vor, ASTOC dagegen von 2,35 Mio qm, das ist 33% mehr und einer der Gründe, weshalb ASTOC von den Projektträgern favorisiert wird. ASTOC will dazu auch das Gewann Hühnerstein bebauen, das aber nur 10% der Gesamtfläche darstellt. Es ist also genau umgekehrt wie behauptet.

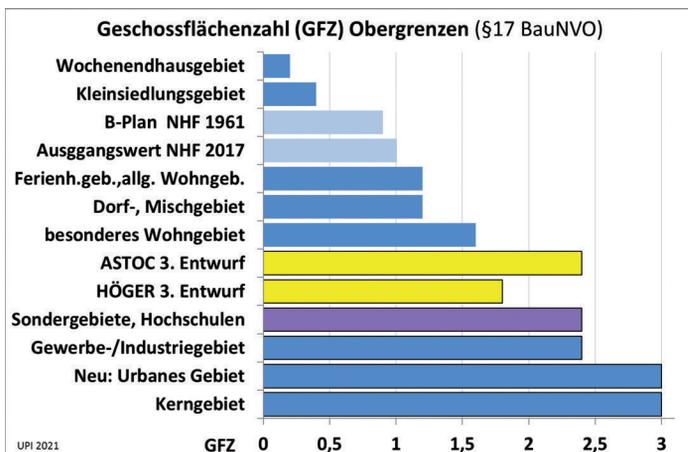


Bild 4: Vorgesehene Bebauungsdichte der 3. Entwürfe (gelb) und Vorgaben der Baunutzungsverordnung

5 Gemeinderatssitzung

Vor der entscheidenden Gemeinderatssitzung am 23.7.2020 hatten Greenpeace Rhein-Neckar, BUND, NABU, Ökostadt, VCD und der Studierendenrat (StuRa) der Universität vor dem Rathaus eine Kundgebung veranstaltet und Oberbürgermeister Prof. Dr. Eckart Würzner über 2 000 Unterschriften für eine klimafreundliche Entwicklung des Unicampus übergeben. Sowohl die Umweltverbände als auch der Studierendenrat, die gewählte Vertretung der Studierenden der Universität sprachen sich dabei für die Beauftragung des Teams HÖGER aus. StuRa: „Wir stellen fest, dass nur das Architekturbüro Kerstin Höger den von uns aufgestellten Kriterien gerecht wird... Insbesondere in den Bereichen Mobilitätsentwicklung sowie Flächenplanung zum Handschuhsheimer und Neuenheimer Feld zeigt der Entwurf Weitsicht und bietet eine Perspektive für eine nachhaltige Entwicklung des

Campus im Interesse der Studierendenschaft. Da diese die größte Nutzer*innengruppe mit 18.000 Studierenden der Universität Heidelberg und der PH Heidelberg darstellt, hoffen wir, dass die vorliegende Stellungnahme entsprechend Berücksichtigung findet.“



Bild 5: Martin Bösel von Greenpeace Rhein-Neckar überreicht Oberbürgermeister Eckart Würzner vor der Gemeinderatssitzung am 23.7.2020 Unterschriften

In der Gemeinderatssitzung stand die abschließende Entscheidung über die Planung der Konsolidierungsphase im Masterplan NHF an. Zuvor fand eine längere Diskussion statt. Sören Michelsburg (SPD), Derek Cofie-Nunoo (GRÜNE), Christoph Rothfuß (GRÜNE), Bernd Zieger (Linke), Dr. Arnulf Weiler-Lorentz (BL) und Michael Pfeiffer (GAL) sprachen für den im SEVA verabschiedeten Gemeinschaftsantrag, der die Beauftragung der zwei Büros ASTOC und HÖGER vorsieht. Da sich die Entwürfe von ASTOC und HÖGER stark unterscheiden, sollen beide weiterentwickelt und dann am Ende das bessere Konzept ausgewählt werden. Michael Eckert (FDP), Sven Geschinski (AFD), Timothy Bartsch (AFD), Wolfgang Lachenauer (HEIDELBERGER) und Werner Pfisterer (CDU) sprachen sich gegen den Gemeinschaftsantrag aus, Werner Pfisterer mit der Aussage: „Wir brauchen dringend eine Brücke und wir brauchen eigentlich im Prinzip auch einen Nordzubringer“. Dr. Arnulf Weiler-Lorentz dagegen erinnerte daran, dass durch den Masterplan das in den letzten 60 Jahren gebaute Bauvolumen (u.a. Verlegung fast aller Kliniken aus Bergheim ins Neuenheimer Feld) jetzt in nur 30 Jahren noch einmal fast verdoppelt werden soll! Außerdem widerlegte er verschiedene "Gerüchte" im Verfahren, u.a. die Aussage, das Büro HÖGER habe die Vorgaben nicht erfüllt und plane eine zu dichte Bebauung. Die grundsätzliche Frage sei, ob wir es uns in einer Welt, die endlich und begrenzt ist, deren Ressourcen und deren Aufnahmefähigkeit für Abfallstoffe wie CO₂ begrenzt sind, in Zukunft überhaupt noch leisten können, eine nicht-ökologische Planung durchzuführen. Deshalb präferiere er eindeutig das Konzept HÖGER. Sören Michelsburg (SPD) betonte u.a. den engen Zusammenhang zwischen städtebaulicher Entwicklung und Verkehrsplanung: „Wenn ASTOC z.B. Tausende von PKW-Stellplätzen in Parkhäusern plant, dann sind diese Flächen städtebaulich nicht mehr anderweitig nutzbar.“

Sören Michelsburg (SPD) stellte den Antrag, die Entwicklung von Home-Office und Digital-Learning auf den zukünftigen Flächenbedarf der Universität zu prüfen. Christoph Rothfuß (GRÜNE) brachte den Antrag ein „Die Verwendung von Parkgebühren, ÖV-Takten des Jahres 2015 usw. für das Jahr 2035 bei den Verkehrsberechnungen für das Team Höger

wird korrigiert.“ Gegen diesen Antrag wehrte sich Erster Bürgermeister Jürgen Odszuck vehement. Der Gemeinderat beschloss jedoch beide Anträge mit großer Mehrheit.

Bei der entscheidenden Schlussabstimmung stimmten SPD, GAL, BL, LINKE, Waseem Butt, Björn Leuzinger, ein Großteil der GRÜNEN und der OB mit einer großen Mehrheit von 26 zu 12 bei 5 Enthaltungen für den durch die SPD und die GRÜNEN ergänzten Gemeinschaftsantrag. Damit war der Weg frei für ein faires Verfahren im Wettbewerb zwischen den Teams HÖGER und ASTOC hin zu einer optimalen klima- und umweltfreundlichen Entwicklung des Unicampus und seiner Umgebung.

6 Positionspapier des DGB zur Mobilitätswende

Vor drei Jahren hatte der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) im Rahmen einer landesweiten Kampagne den Dialog mit den Betriebs- und Personalräten der Region zur Mobilitätswende angestoßen. Im Oktober 2020 legte der DGB-Bezirk Baden-Württemberg Region Nordbaden nach zweijähriger Arbeit sein Positionspapier „Moderne Mobilität für Heidelberg“ vor, das viele Vorschläge zur Verbesserung der Mobilitätssituation in Heidelberg enthält.^{5 6}

Mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement sollen danach Arbeitgeber ganz gezielt einen Umstieg vom Auto auf alternative Verkehrsträger fördern. Die Unternehmen wissen nämlich am besten, welche Beschäftigten woher, mit welchem Verkehrsmittel und wann pendeln und was für sie verbessert werden könnte. Fehlanreize wie z.B. kostenlose PKW-Parkplätze für alle Mitarbeiter des Deutschen Krebsforschungszentrums (DKFZ) sollten dabei korrigiert werden, so DGB-Gewerkschaftssekretärin Maren Diebel-Ebers bei der Vorstellung des Positionspapiers. Bei anderen Unternehmen könnte ein Teil der Parkplätze direkt vor der Haustür der Unternehmen zum Beispiel in sichere und überdachte Abstellplätze für E-Bikes verwandelt werden. „Das Ziel muss sein, den Autoverkehr zu reduzieren.“ Der Öffentliche Verkehr müsste in mehreren Punkten verbessert werden. DGB-Kreisvorsitzender Mirko Geiger betonte dazu, ein 365-Euro-Ticket oder gar ein kostenloser Nahverkehr sei den Gewerkschaften nicht so wichtig. „Für die Menschen ist es viel wichtiger, schnell und möglichst bequem ans Ziel zu kommen.“ Auch für den Radverkehr sollte man noch viel mehr tun. Susen Pätzold, Personalrätin der Universität Heidelberg, lobte die Pläne für Radschnellwege nach Mannheim oder Schwetzingen. Aber innerhalb Heidelbergs fehle es an vielen Stellen an einem gut ausgebauten und durchgängigen Radwegnetz. Viele Radwege seien viel zu schmal oder lückenhaft.

7 Biodiversitätsgesetz Baden-Württemberg

Am 22.7.2020 beschloss der Landtag Baden-Württemberg das Biodiversitätsgesetz.⁷ Darin wurde u.a. festgelegt, dass

- bis zum Jahr 2030 in Baden-Württemberg 30 bis 40 Prozent der landwirtschaftlich genutzten Flächen nach den

Grundsätzen des ökologischen Landbaus bewirtschaftet werden

- ein Netz räumlich und funktional verbundener Biotope geschaffen wird, das bis zum Jahr 2023 mindestens 10 Prozent und bis zum Jahr 2027 mindestens 13 Prozent Offenland der Landesfläche umfassen soll. Ziel ist es, den Biotopverbund bis zum Jahr 2030 auf mindestens 15 Prozent Offenland der Landesfläche auszubauen.
- Streuobstbestände, die eine Mindestfläche von 1 500 m² umfassen, zu erhalten sind



Bild 6: Blick ins Gewann Hühnerstein

Bereits am 24.7.2018 hatte der Gemeinderat zum Masterplan Neuenheimer Feld beschlossen: „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 berufständischen Vertretungen wie Kreisbauernverband und die Gärtnervereinigung Heidelberg-Handschuhsheim sind hierfür einzubeziehen.“⁸

Dieser Beschluss wurde bisher nicht umgesetzt.

8 Sportstättenverlagerung in den nördlichen Hühnerstein ?

ASTOC schlug zunächst vor, die noch verbliebenen 10 Hektar des Gewanns Hühnerstein vollständig zu bebauen. Dazu müsste dieses jedoch verkehrlich erschlossen werden, außerdem wäre der nördliche Bereich relativ weit weg vom Unicampus. Weil für eine Trasse zur Neckarbrücke der Klausenpfad breit ausgebaut werden müsste, sollten die bisher vom Uni-Sport am Klausenpfad genutzten Flächen in einem Bauflächentausch auf den nördlichen Hühnerstein verlegt werden und die heutige Parklandschaft mit alten Bäumen beseitigt und nach dem Plan von ASTOC bebaut werden. Die Verwaltung wollte dies in ihrem Beschlussvorschlag vom Gemeinderat beschließen lassen. Die Bezirksbeiräte und der Gemeinderat wandelten dies jedoch in einen Prüfauftrag um. Am 5.11.2020 fand dazu ein Nutzerworkshop mit Ver-

5 <https://nordbaden.dgb.de/++co++ta07b4f2-1379-11eb-9e83-001a4a160123>

6 Verkehrswende: Der Gewerkschaftsbund legt sein Positionspapier zur "Modernen Mobilität" vor. Nun sei auch die Initiative der Unternehmen und Kliniken gefragt,

www.rnz.de/nachrichten/heidelberg_artikel,-verkehrswende-20-prozent-der-autofahrer-koennten-in-heidelberg-umsteigen-_arid,574062.html

7 Gesetz zur Änderung des Naturschutzgesetzes und des Landwirtschafts- und Landeskulturgesetzes, beschlossen 22.7.2020

8 Gemeinderat Drucksache: 0192/2018/BV

treten des Sports statt. Dieser verlief jedoch anders, als sich die Projektträger erhofft hatten. Die Vertreter des Sports sprachen sich darin gegen die Verlagerung ihrer Sportstätten auf den nördlichen Hühnerstein aus.

Frederik Borkenhagen, Geschäftsführer des Instituts für Sport und Sportwissenschaft, erklärte, dass ein Bauflächentausch keine Vorteile brächte. Im Gegenteil würden die funktionalen und räumlichen Bezüge der jetzigen Anlagen auseinandergezogen, was nur Nachteile brächte. Auch die über 60 Jahre alte gewachsene Parklandschaft aufzugeben, um ein Stadion um 90 Grad zu drehen, sei keine besonders gute Idee. Auch Gert Bartmann, Leiter des Amtes für Sport und Gesundheitsförderung der Stadt Heidelberg erläuterte, dass sich bei einer Verlegung eines Teils der Sportstätten die Funktionsbezüge wesentlich verschlechtern würden. Die Sportler müssten im Vergleich zu heute weite Wege zurücklegen, die heute nicht nötig sind, wo alles zusammen liegt. Viele Funktionsbereiche wie Umkleiden, Duschen u.a. müssten doppelt gebaut werden, was den Flächenbedarf erhöhen würde. Auch Daniel Strigel, Leiter des Olympiastützpunkts, vertrat dieselbe Auffassung und sprach in diesem Zusammenhang von „Wahnsinn aufgrund fehlender Funktionsbezüge“. Die Verlegung dieser Sportstätten ist Voraussetzung für den Bau der Neckarbrücke. Es wird spannend, wie die Diskussion weiter gehen wird.

9 Straßenbahntrasse wo?

Neben der planfestgestellten Straßenbahntrasse (blau in Bild 7) soll auch eine Straßenbahntrasse 200 m nördlich der Straße INF (rot) untersucht werden. Diese von der Universitätsspitze favorisierte Trassenführung würde sowohl für die ambulanten Patienten der Kopfklinik und des NCT wie für die

Besucher der meisten Hörsäle ca. 200 m längere Fußwege zur Haltestelle als heute und bei der planfestgestellten Trasse bedeuten. Sie hätte außerdem die Verlegung der Haltestelle Technologiepark um ca. 200 m nach Norden zur Folge, was ca. 200 m längere Fußwege bei Einkaufsfahrten von Bewohnern des Campus, Besuchern Stationärer Patienten, Besuchern der Jugendherberge und für Einkaufende aus Handschuhsheim bedeuten würde. Wegeketten zum Einkauf auf der Heimfahrt von Beschäftigten und Studierenden im Einkaufszentrum Mathematikon entfielen bzw. würden durch die längeren Fußwege im Vergleich zu heute deutlich verschlechtert (Schleppen der Einkaufstaschen zur Haltestelle). Wegeketten mit dem PKW (Tiefgarage direkt im Mathematikon) blieben im Gegensatz dazu unverändert bestehen.

Die beiden Hochhäuser der Geologie und Mineralogie sind sanierungsbedürftig, das COS-Hochhaus (früher Zoologie) wurde bereits saniert. Zur Sanierung müssen die Gebäude geräumt und alle Geräte ausgebaut und später wieder neu eingebaut werden. Dadurch entsteht die einmalige Chance einer Neuordnung empfindlicher Geräte ohne weitere Kosten. Statt empfindliche Geräte wie bisher im 5. Stock eines auf Stelzen stehenden Gebäudes direkt neben der Straße INF und in einer Entfernung von ca. 35 m von der optimalen Straßenbahntrasse zu stationieren bietet es sich an, diese empfindlichen Geräte z.B. in der Geologie in einem der unteren Stockwerke in einer Entfernung von 115 m von der Straßenbahntrasse zu platzieren.

10 Park & Ride-Plätze wo?

Bei Park & Ride muss unterschieden werden zwischen quellnahem und zielnahe P&R. Bei zielnahem P&R besteht das Problem, dass Einpendler den überwiegenden Teil ihrer



Bild 7: Mögliche Straßenbahntrassen im nördlichen Unicampus (H = Umsteige-Haltestelle heute, EZ= Einkaufszentrum, HS= Hörsaal, Kli = Klinik/Ambulanz, UB = Uni-Bibliothek) blau: Trasse mit guter Erschließungswirkung „kleiner Tram-Ring“, rot = von Uni favorisierte Trasse „großer Tram-Ring“

Fahrtstrecke mit dem PKW und nur die „letzte Meile“ mit dem Umweltverbund zurücklegen. Dies steht einer Reduzierung der CO₂-Emissionen entgegen.

Das zweite Problem von zielnahe P&R sind Rückkopplungseffekte. Der Verkehrsexperte im Masterplan Neuenheimer Feld Herr Prof. Dr. Ahrens hatte bereits in der Expertensitzung am 10.7.2019 darauf hingewiesen, dass P&R Plätze zu rund 60% von Personen frequentiert werden, die vorher die öffentlichen Verkehrsmittel benutzten. Dies nahm das UPI-Institut 2020 zum Anlass, die Änderungen durch P&R näher zu untersuchen.⁹ Es wurden sechs Fälle gerechnet:

1. Heutige Parkgebühr im Neuenheimer Feld und auf dem P&R-Platz
2. Heutige Parkgebühr im NHF, aber parken auf dem P&R-Platz kostenlos
3. Heutige Parkgebühr im NHF, parken auf dem P&R-Platz und Weiterfahrt mit ÖV kostenlos
4. Zukünftig höhere Parkgebühr im NHF (120 €) und auf dem P&R-Platz
5. Zukünftig 120 € Parkgebühr im NHF, parken auf dem P&R-Platz kostenlos
6. Zukünftig 120 € im NHF, parken auf dem P&R-Platz und Weiterfahrt mit ÖV kostenlos

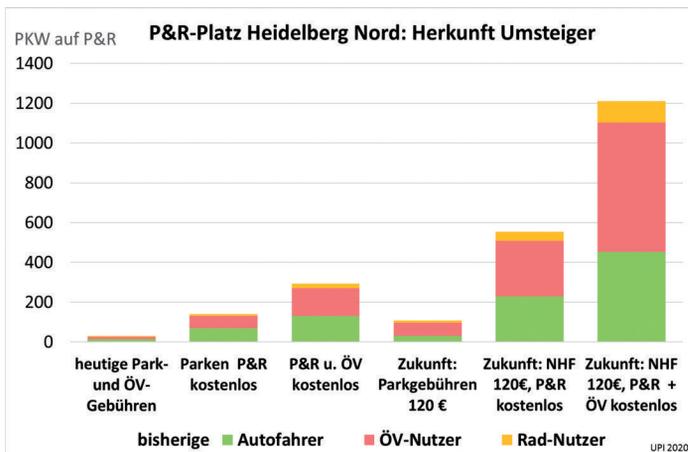


Bild 8: Frequentierung der P&R-Stellplätze durch Berufsempendler ins NHF; P&R-Platz Heidelberg Nord

Bild 8 zeigt die ermittelte Nutzung des P&R-Platzes im Norden Heidelbergs. Bei gleichen Park- und ÖV-Gebühren auf dem P&R-Platz wie im Neuenheimer Feld kommt es nur zu einer geringen Nutzung des P&R-Platzes. Erst wenn die Parkgebühren auf dem P&R-Platz erlassen werden oder wenn zusätzlich auch die ÖV-Gebühren für das Weiterfahren mit dem ÖV vom P&R-Platz in den Campus entfallen, kommt es zu einer relevanten Annahme des P&R-Platzes. Dieser Effekt wird verstärkt, wenn die heute niedrigen Parkgebühren auf dem Campus in Zukunft erhöht werden. Von den Nutzern des P&R sind weniger als die Hälfte Autofahrer, mehr als die Hälfte sind vorherige ÖV- und Rad-Nutzer.

Die Autofahrer, die auf den P&R-Platz wechseln, verlagern im Durchschnitt ca. 18% ihrer gefahrenen Kilometer auf den ÖV. Die vorherigen ÖV-Nutzer dagegen verlagern ca. 85% ihrer vorherigen Fahrt mit dem umweltfreundlichen ÖV auf den PKW, nur die restlichen 15% ihrer Fahrtenlänge werden bei P&R noch mit dem ÖV abgewickelt. Um dieses Problem genauer zu erfassen, wurden für die verschiedenen Fälle CO₂-Bilanzen errechnet. Bild 9 zeigt die Ergebnisse für einen P&R-Platz am Ortsausgang Nord Richtung Dossenheim.

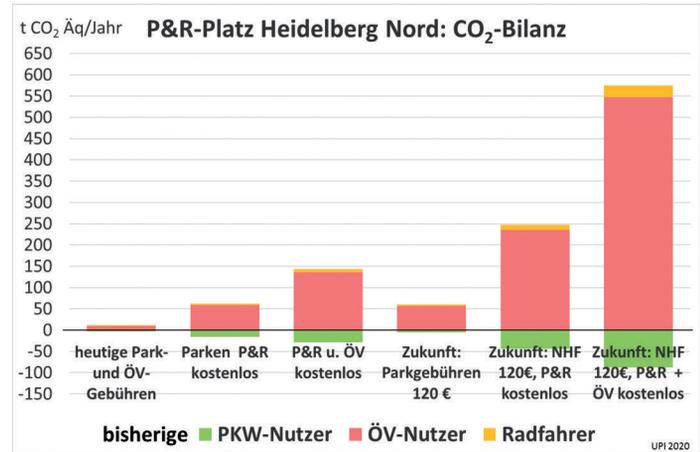


Bild 9: CO₂-Bilanz des P&R-Parkplatzes Nord bei verschiedenen Randbedingungen

Die geringen CO₂-Einspareffekte durch Nutzung des P&R-Platzes durch bisherige Autofahrer (in Bild 9 grün) werden stark überkompensiert durch das Umsteigen vorheriger ÖV- (rot) und Fahrradnutzer (beige). Im Saldo führt der zielnahe P&R-Platz zu einer deutlichen Erhöhung der CO₂-Emissionen. Die CO₂-Bilanzen der anderen vorgesehenen P&R-Plätze (ASTOC sah z.B. in dem 3. Entwurf fünf zielnahe P&R-Plätze mit einer insgesamt 15-fachen Kapazität vor) führen zu ähnlichen Ergebnissen.

Anders sieht die Situation bei P&R an **quellnahen** ÖV-Haltestellen in der Nähe des Wohnorts der Pendler aus. Hier ändert sich die CO₂-Bilanz grundlegend. Bei quellnahe P&R ist die Strecke, die vom PKW auf den ÖV verlagert wird, deutlich länger als mögliche Verlagerungen vom ÖV auf den PKW. Bei quellnahe P&R können wegen der kleineren Entfernungen neben dem Fahrrad auch neue Verkehrsmittel wie E-Bike, Pedelec, E-Scooter u.a. als Zubringer genutzt werden. Der Ausbau von Bike&Ride verbraucht im Vergleich zu P&R pro Stellplatz nur rund ein Zehntel der Fläche und der Investitionen. Pedelecs z.B. ermöglichen ihren Nutzern etwa die doppelte Fahrstrecke wie herkömmliche Fahrräder und damit eine Vervielfachung der Fläche des Einzugsbereichs der Schienen-Haltestellen. Voraussetzung ist die Schaffung sicherer und trockener Unterstellmöglichkeiten für höherwertige Pedelecs und E-Bikes. Das Land Baden-Württemberg unterstützt seit 2020 Städte und Gemeinden beim Bau von B&R-Anlagen an Haltestellen des ÖV deshalb mit 80% der Investitionskosten.¹⁰

⁹ Dieter Teufel, UPI-Umwelt- und Prognose-Institut, Masterplan Neuenheimer Feld – Konsolidierungsphase, Stellungnahme im Nachgang zum Expertentreffen Verkehr am 23.11.2020

¹⁰ www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/verknuepfung-rad-und-oev/bike-ride/

Wie bisherige oder zukünftige quellnahe P&R- und B&R-Plätze angenommen werden, darauf haben die Gemeinden, die die Plätze eingerichtet haben, nur wenig Einfluss. Dies hängt vor allem davon ab, welche Maßnahmen die Zielgemeinden der Pendler treffen. Erst bei deutlich höheren Parkgebühren, weiteren Push-Maßnahmen und einem betrieblichen Mobilitätsmanagement am Zielort werden P&R- und B&R-Plätze stärker genutzt werden und wird es dadurch zu einer Verkehrsverlagerung in Richtung Umweltverbund kommen.

11 Wie werden die CO₂-Emissionen berechnet ?

Ein wichtiger Punkt wird im weiteren Verlauf des Verfahrens sein, wie die CO₂-Emissionen ermittelt werden. Dafür gibt es zwei Möglichkeiten:¹¹

- Bei der Berechnung nach dem Stadtgebietsprinzip (auch Territorialprinzip genannt) werden nur die Emissionen **auf dem Stadtgebiet** betrachtet, alle anderen Emissionen werden ausgeklammert.
- Bei der Berechnung nach dem Verursacherprinzip werden die **Gesamtemissionen** einer Maßnahme berechnet.

Da es für das Klima völlig egal ist, wo die Treibhausgase freigesetzt werden, hat der Gemeinderat deshalb in seiner Entscheidung zum Masterplan Neuenheimer Feld am 23.7.2020 folgendes klar festgelegt:

„Die Mobilitätsvarianten werden nach **CO₂-Gesamtemissionen (gesamte Fahrstrecken)**, Leistungsfähigkeit der Verkehrserschließung, Nutzersicherheit, Investitions- und Unterhaltskosten und weiterer umweltrelevanter Fragen verglichen.“¹²

Wie oben beschrieben, erhöhen zielnahe P&R-Plätze die CO₂-Emissionen (Bild 9). Während HÖGER vor allem quellnahe Bike&Ride und P&R favorisiert, sieht ASTOC zusätzlich zu ca. 6 000 PKW-Stellplätzen auf dem Campus viele tausende zielnahe P&R-Plätze vor, in Wieblingen allein z.B. 4 000. Letztere würden eine Fläche von 100 000 qm einnehmen, bei einem fünfstöckigen Parkhaus eine Grundfläche von 20 000 qm.

Bild 10 zeigt den Unterschied der beiden Berechnungsarten für einen P&R-Platz im Handschuhheimer Feld: Die CO₂-Gesamtemissionen erhöhen sich durch den P&R-Platz. Durch den Trick der Betrachtung der Emissionen nur auf dem Stadtgebiet verringern sie sich dagegen rechnerisch, da nur die kurze Fahrstrecke der Autos auf Heidelberger Stadtgebiet bis zum P&R-Platz berücksichtigt wird: das Konzept sieht auf dem Papier sehr ökologisch aus, ist es aber in Wirklichkeit nicht. Bei anderen zielnahen P&R-Plätzen lägen die Unterschiede ähnlich.

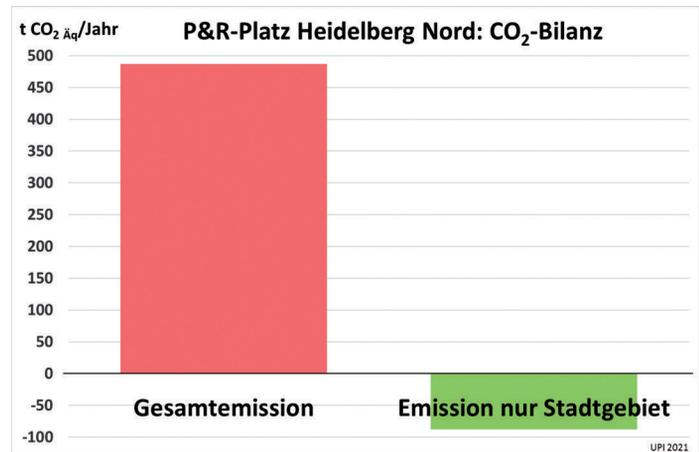


Bild 10: Vergleich der Berechnung der Änderung der CO₂-Emissionen durch Einrichtung eines zielnahen P&R-Platzes nach Gesamtemissionsprinzip und Emissionen auf Heidelberger Stadtgebiet

Es wird spannend werden, nach welchem Berechnungsverfahren die Entwürfe im Sommer verglichen werden.

Es sind auf mehreren Ebenen Bestrebungen sichtbar, die endgültige Entscheidung „gut“ vorzubereiten, welches Team am Ende den Masterplan machen soll. So wurde z.B. einer der beiden verbliebenen¹³ externen Verkehrsexperten im Masterplanverfahren, Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp vom Institut für Mobilität & Verkehr der Technischen Universität Kaiserslautern, 2020 vom Steuerungskreis von seinen Aufgaben entbunden. Er hatte in seiner Stellungnahme zu den 3. Entwürfen der Planungsteams wohl zu klar Stellung bezogen, als er schrieb:

„Einzig das Team Höger belässt diese Fläche (Anm. **Hühnerstein**) vollständig in der heutigen landwirtschaftlichen Nutzung. Die dadurch aufgeworfene Frage nach Erfüllung der vorgegebenen Geschossfläche führte zu der interessanten Feststellung, dass auch das Team Höger unter Berücksichtigung unterirdischer Flächen, die in den anderen Entwürfen nicht angerechnet sind, und einer etwas stärkeren Verdichtung – „Campus Kompakt“ – die Vorgaben der Aufgabenstellung erfüllt. Daraus ist meines Erachtens abzuleiten, dass der Hühnerstein grundsätzlich in allen Entwürfen von Bebauung freigehalten werden kann. Die Freihaltung des Hühnersteins erleichtert zudem die interne Erschließung des Campus, da einige relativ lange interne Wege entfallen...“

Der Straßenbahnring über den Campus im Entwurf Höger steht grundsätzlich für eine sehr leistungsfähige Erschließung mit Minimierung der Umsteigenotwendigkeit bei guter Erreichbarkeit sowohl aus der Stadt als auch aus den nördlichen Nachbargemeinden...

Allen Entwürfen, die mit Brücke arbeiten, ist gemein, dass die Brücke für ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß und für Notfallfahrzeuge, nicht aber für allgemeinen MIV vorgesehen ist. So richtig das ist, so fraglich ist es, ob die Restriktion für den all-

¹¹ siehe dazu auch: UPI-Umwelt- und Prognose-Institut, Klimaschutz-Aktionsplan der Stadt Heidelberg, Untersuchung der CO₂-Reduktionspotentiale der Mobilitätsmaßnahmen, im Auftrag der Stadt Heidelberg, März 2021 www.upi-institut.de/upi85.pdf

¹² Drucksache:0057/2020/BV, S. 2.78

¹³ Auf die Mitarbeit von Prof. Dr. Andreas Knie, Professor an der Technischen Universität Berlin und Leiter der Projektgruppe Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin, wurde schon 2019 „verzichtet“. Siehe dazu auch die Artikel zum Masterplan NHF in den Jahrbüchern 2019 und 2020.

gemeinen MIV politisch durchzuhalten ist, wenn die Brücke erst einmal steht.“¹⁴

Wenn es im Sommer wieder Vorwürfe der Projektträger geben sollte, das Team HÖGER habe „nicht alle Vorgaben erfüllt“, wird es u.a. darauf ankommen genau zu prüfen, ob es sich um vom Gemeinderat beschlossene oder von den Projektträgern neu hinzugekommene Vorgaben handelt.

12 Home-Office

Durch die Corona-Pandemie im Jahr 2020 hat sich eine Entwicklung stark beschleunigt, die bereits von Prof. Dr. Knie im Jahr 2019 vorhergesagt worden war: Die verstärkte Nutzung digitaler Möglichkeiten in Beruf und in Ausbildung. Bei den Arbeitsplätzen, wo dies möglich ist, nahm das Home-Office stark zu. Die Universität verlegte das Lernen in der Pandemiezeit weitgehend auf digitale Lernveranstaltungen. Dies hatte unmittelbare Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen: Die Zahl der Fahrten nahm bei allen Verkehrsarten stark ab. Dies betrifft sowohl die Fahrten der Berufspendler mit dem ÖV und dem PKW wie auch internationale Reisen zu Konferenzen. Da inzwischen alle in die vielfältigen Möglichkeiten von Digitalkonferenzen und -vorlesungen eingearbeitet sind, wird diese Arbeitsweise auch in Zukunft überall dort zumindest teilweise beibehalten werden, wo sie mehr Vorteile als Nachteile bringt. Dies wird das Verkehrsaufkommen in der Zukunft reduzieren. Prof. Dr. Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung hatte schon 2018, damals noch als Experte im Masterplanverfahren, prognostiziert:¹⁵

„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 Laborräumen wird radikal zurückgehen*
- *Die Zahl der Studierenden wird drastisch zurückgehen und auch die außeruniversitäre Wissenschaft steht vor grundlegenden Umbrüchen; die kommunizierten Raumbedarfe sind qualitativ und quantitativ zu hinterfragen“*

Inzwischen ist auch Prof. Dr. Knie kein Experte im Masterplanverfahren mehr...

13 Verbesserungen im Fahrradverkehr und im ÖPNV

Anfang 2021 wurde endlich die Fahrradsituation im Neckartal zwischen Heidelberg-Schlierbach und Neckargemünd deutlich verbessert. Durch Umwandlung einer von 4 KFZ-Spuren der B37 in eine attraktive Fahrradspur wurde auf einer Länge von 3,5 km eine bisher sehr prekäre Fahrradsituation (teilweise nur 60 cm breiter „Radstreifen“ neben einer 4-spurigen Bundesstraße) in eine attraktive und sichere Fahrradverbindung für Pendlerverkehre aus dem Osten umgewandelt.

Als kurzfristige Verbesserung der Erreichbarkeit des Neuenheimer Feldes wurde 2021 eine neue Direkt-Buslinie 37 von Ziegelhausen ins Neuenheimer Feld mit drei neuen Haltestellen in Neuenheim eingerichtet. Gleichzeitig wurde die Buslinie 20 von der Altstadt (S-Bahnhof) über den Hauptbahnhof ins Neuenheimer Feld bis zum Sportzentrum Nord verlängert.

Der Takt der Straßenbahnlinien 22, 23, 24, 26 und die Busanbindung Boxberg/Emmertsgrund wird 2021 am Abend von einem 30-Minuten auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet. Dies kommt auch Handschuhsheim zugute.

14 „Leistungsbeschreibung“ am Gemeinderat vorbei

Bisher wurden die Grundlagen im Masterplanverfahren vom Gemeinderat beschlossen, z.B. die Rahmenvereinbarung 2017, die Aufgabenstellung für die Planungsteams 2018 oder der Gemeinderatsbeschluss zur Konsolidierungsphase im Juli 2020.

Im März 2021 wurde bekannt, dass 2020 von den Projektträgern eine „Leistungsbeschreibung“ erstellt worden war, die den Planungsteams genau vorschreibt, was und wie sie die endgültigen Entwürfe entwickeln müssen. Diese war dem Gemeinderat vorher aber weder vorgelegt worden noch konnte er sie diskutieren, ändern oder beschließen.

Daraufhin stellte Sören Michelsburg (SPD) im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss (SEBA) am 23.3.2021 den Antrag,

1. dass Themen und Ergebnisse des Klimaschutzes, der Umwelt und der Mobilität des Masterplanes Im Neuenheimer Feld/ Neckarbogen im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität (AKUM) behandelt werden
2. dass die „Leistungsbeschreibung“ incl. Anlagen den Gemeinderäten vorgelegt und im SEBA/AKUM behandelt wird und
3. dass eine Reihe von wichtigen Fragen über zusätzliche Vorgaben an die Teams beantwortet werden.

Im SEBA entspann sich eine längere Diskussion, in der die Vorlage der Leistungsbeschreibung und die Beantwortung der Fragen durch Bürgermeister Jürgen Odszuck zugesagt wurde. Die Diskussion des Themas im nächsten AKUM im Mai 2021 wurde von der Verwaltung allerdings abgelehnt. Frau Friedrich, Stadtplanungsamtsleiterin, sagte, man wolle in den nächsten Monaten keine Diskussion über die Leistungsbeschreibung und die aufgeworfenen Fragen! Sören Michelsburg wies darauf hin, dass eine Behandlung des Themas in den gemeinderätlichen Gremien nach dem Zeitplan erst Anfang 2022 (!) vorgesehen sei. Zu einer Abstimmung über den Antrag der SPD kam es nicht.

15 Flächen sparen ist Gebot der Stunde

In den letzten Jahren hat sich in der Stadtgesellschaft ein Wandel vollzogen. Die Menschen sind sensibler geworden gegenüber dem Verbrauch von Landschaft und Feldern. Der Ausgang des Bürgerentscheids zur Ochsenkopfwiese führte dazu, dass die Ochsenkopfwiese vom Gemeinderat an Stelle eines vorgesehenen Gewerbegebiets in Zukunft als Natur-

¹⁴ Masterplan Im Neuenheimer Feld, Planungsatelier Stufe 3, Stellungnahmen der Externen Experten und Lokalen Fachvertreter, S. 37-42

¹⁵ Prof. Dr. Andreas Knie, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Grundfragen bei der Neuentwicklung des Neuenheimer Feldes, Expertenstellungnahme im Masterplanverfahren Neuenheimer Feld, 5.11.2018 und Stellungnahme zu den Entwürfen der Teams, 25.7.2019

landschaft erhalten bleibt und der RNV-Betriebshof auf dem bestehenden Areal saniert wird. Der Verbrauch von Äckern zur Erweiterung von PHV, die Verlagerung des Flüchtlingszentrums auf landwirtschaftliche Flächen in den Wolfsgärten und die Planung einer Abstellanlage für Straßenbahnen incl. eines zielnahen P&R-Platzes führten zu heftigen Diskussionen. Tag für Tag werden in Deutschland 45 Hektar Landschaft in Siedlungs- oder Verkehrsfläche umgewandelt, das entspricht jeden Tag 62 Fußballfeldern. 2021 wird es im Masterplanverfahren ganz konkret darum gehen, ob 10 Hektar ökologisch noch sehr wertvolle Gartenbau- und Naherholungslandschaft überbaut wird oder der in den letzten Jahrzehnten sehr flächenverschwendend praktizierte Baustil im Neuenheimer Feld geändert wird.

16 Ausblick

Im Februar 2021 berechnete das Dresdner Verkehrsplanungsbüro IVAS 10 Mobilitätsvarianten nach verkehrlichen Wirkungen und Umweltauswirkungen:

1. Buserschließung ohne Neckarquerung, ohne Straßenbahnerweiterung
2. Straßenbahnstichstrecke Tiergartenstraße
3. großer Tram-Campusring 200 m nördlich der Straße INF
4. kleiner Tram-Campusring (über INF-Straße) mit Linie PHV-Weinheim
5. kleiner Tram-Campusring (über INF-Straße) mit Linie Bismarckplatz-Schriesheim
6. Kombination Stichstrecke + Campusring (3, 4 oder 5)
7. Seilbahn ohne Erweiterung Straßenbahnnetz
8. Fuß-Rad-Brücke in Kombination mit einer Variante von 1 - 6
9. Seilbahn (S-Bahn Wieblingen - SRH - INF - Berliner Str.) + großer Tram-Campusring
10. ÖV-Brücke (Tram, Fuß-/ Rad, Rettungsdienste) + großer Tram-Campusring

Die Mobilitätsvarianten werden mit den geplanten Zuwachsraten von Bevölkerung und Arbeitsplätzen für das Jahr 2035 berechnet, allerdings auf Anordnung der Projektträger des Masterplans mit fast den gleichen Parkgebühren wie im Jahr 2015 mit einer nur sehr geringen Inflationsanpassung. Die Parkplätze im Neuenheimer Feld werden im Jahr 2035 zwar nicht mehr im Freien sein, sondern alle in teuren Parkhäusern und Tiefgaragen. Bereits im Jahr 2020 kosteten solche Parkplätze in der Stadt Heidelberg in Parkhäusern zwischen 90 und 150,- Euro pro Monat. Im Jahr 2035 sollen sie im Neuenheimer Feld aber immer noch unter 36,- Euro kosten.

Der Gemeinderat hatte nur die Prüfung einer Variante mit einer Straßenbahntrasse 200 m weiter weg von den Hauptzielen im NHF zur Berechnung beschlossen. Im Zuge der Beratungen der Projektträger wurden daraus jedoch 3 Varianten (Nr. 3, 9 und 10). Die Universitätsspitze favorisiert diese Trasse trotz der in Kapitel 9 beschriebenen gravierenden Nachteile. Aus den 10 Mobilitätsvarianten sollen sich die Planungs-Teams eine herausuchen und als Grundlage ihrer weiteren Planung verwenden.

Am 27. Januar 2021 fand ein Werkstattgespräch des Masterplan-Forums und Vertretern des Bündnis Bürgerbeteiligung

MP NHF¹⁶ mit den Gutachtern von IVAS und VCDB statt. Darin sagte Frau Annette Friedrich, Leiterin des Stadtplanungsamtes zu, dass die Teams nach Vorliegen der Berechnungen ihr Verkehrskonzept weiter optimieren dürfen, wenn die vom Gemeinderat gesetzten CO₂-Ziele noch nicht erreicht sind.

Die Diskussionen im Herbst 2021 werden spannend werden. Es wird wieder eine Öffentliche Veranstaltung und eine Onlinebeteiligung geben. Danach wird eine Beschlussvorlage für die Bezirksbeiräte und den Gemeinderat erstellt, der Anfang 2022 endgültig entscheiden wird, welches Team mit welchen Konzepten den endgültigen Masterplan für das Neuenheimer Feld erstellen wird.

Die beiden Entwürfe werden nach verschiedenen Kriterien verglichen werden: Wieviel Autoverkehr und wie viele CO₂-Emissionen in Zukunft durch den Einpendlerverkehr entstehen werden, hängt wesentlich von folgenden Faktoren ab:

- Wie viele Parkplätze werden in der Berechnung angenommen, auf dem Campus und in der Nähe außerhalb ?
- Welche Parkgebühren werden in 20 Jahren zugrunde gelegt ? (Ein TG-Platz kostet heute ca. 30 000 €)
- Wird nur ein Teil der CO₂-Emissionen (nur auf dem Stadtgebiet) berechnet oder wie vom Gemeinderat beschlossen, die CO₂-Gesamtemissionen der Pendler ?
- Werden die vom Gemeinderat vorgegebenen CO₂-Minderungsziele erreicht ?
- Wieviel werden die vorgeschlagenen Maßnahmen kosten (Investitions- und Betriebskosten)?
- Wie wahrscheinlich ist es, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden ?
- Wird das zukünftige Wachstum auf dem Campus an die vorherige Umsetzung der Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs gekoppelt ?

Wie nachhaltig die weitere Planung sein wird, wird u.a. von folgenden Fragen abhängen:

- Wird flächensparend geplant oder wird das ökologisch wertvolle Areal des Hühnersteins beansprucht?
- Wie stadtklimatologisch verträglich sind die Entwürfe der Teams? (Nachdem das Team HÖGER bisher nach dem Stadtklimatologischen Gutachten mit Abstand am besten abgeschnitten hatte, sollen nach der jetzigen Planung der Projektträger die stadtklimatologischen Auswirkungen nicht weiter verglichen werden.)
- Wird eine Straßenbahnerschließung nach Norden an das Handschuhsheimer Feld gelegt, um eine zukünftige Bebauung des Felds vorzubereiten?

Es ist zu hoffen, dass die Bezirksbeiräte und Gemeinderäte wieder wie bisher immer eine gute Entscheidung treffen werden. Es wird wieder notwendig sein, dass wie bisher viele Bürger an dem Prozess teilnehmen und mitdiskutieren. Der Stadtteilverein wird jeweils über den aktuellen Stand des Masterplanverfahrens, aktuelle Entwicklungen und die Termine der Veranstaltungen und Onlinebefragungen auf seiner Internetseite www.tiefburg.de unter Aktuell und auf der Unterseite www.tiefburg.de/masterplan_nhf.htm informieren.

¹⁶ <https://buendnis-masterplan.de>

Nach Drucklegung des Jahrbuchs wurde bekannt, dass die Projektträger seit September 2020 am Gemeinderat vorbei den Planungsteams in einer Leistungsbeschreibung Vorgaben machten, die die alten Planungen zementieren und nachhaltige Lösungen verhindern sollen: www.tiefburg.de/masterplan_nhf.htm#Leistungsbeschreibung

Nah-Mobilität in Handschuhsheim

– Petra Bauer und Dieter Teufel –

1 Ein kurzer Überblick über den Verkehr in Handschuhsheim

In Handschuhsheim leben heute 18 600 Einwohner in 10 600 Haushalten. Mehr als die Hälfte (58%) davon sind Einpersonenhaushalte. Pro 1 000 Einwohner gibt es in Handschuhsheim 360 zugelassene Autos und 850 Fahrräder. In Heidelberg sind es 400 und im Durchschnitt Deutschlands 560 Autos pro 1 000 Einwohner.

Der Anteil des umweltfreundlichen Verkehrs hat in Handschuhsheim in den letzten Jahren zugenommen. Im Schnitt sind die Handschuhsheimer heute innerhalb des Stadtteils überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs (zusammen 82%), zu 15% mit dem Auto und zu 3% mit dem ÖPNV. Bei allen Wegen (Wege im Stadtteil + Wege in andere Stadtteile und in die Region) liegt das Fahrrad mit 43% vorne, gefolgt vom Auto mit 30%, den Fußwegen mit 17% und dem ÖPNV mit 11%. (Bild 1)

Wie bewegen sich die Handschuhsheimer ?

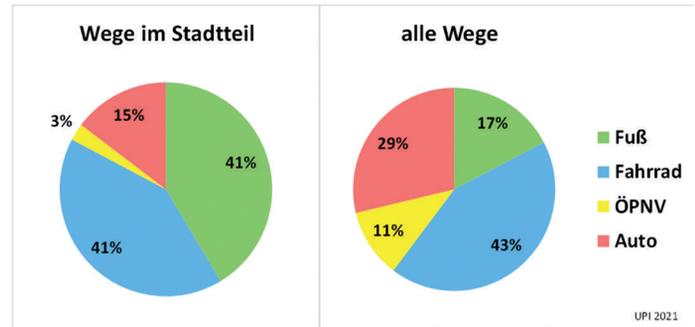


Bild 1: Verkehrsmittelwahl der Handschuhsheimer.

2 Von der Fahrgeschwindigkeit hängt viel ab

Dieser hohe Anteil des Umweltverbunds von Fuß-, Fahrrad- und Öffentlichem Verkehr ist nicht nur gut für die Umwelt und Menschen, sondern auch für die in Handschuhsheim noch zahlreich vorhandenen Geschäfte. Nur wenn sich die

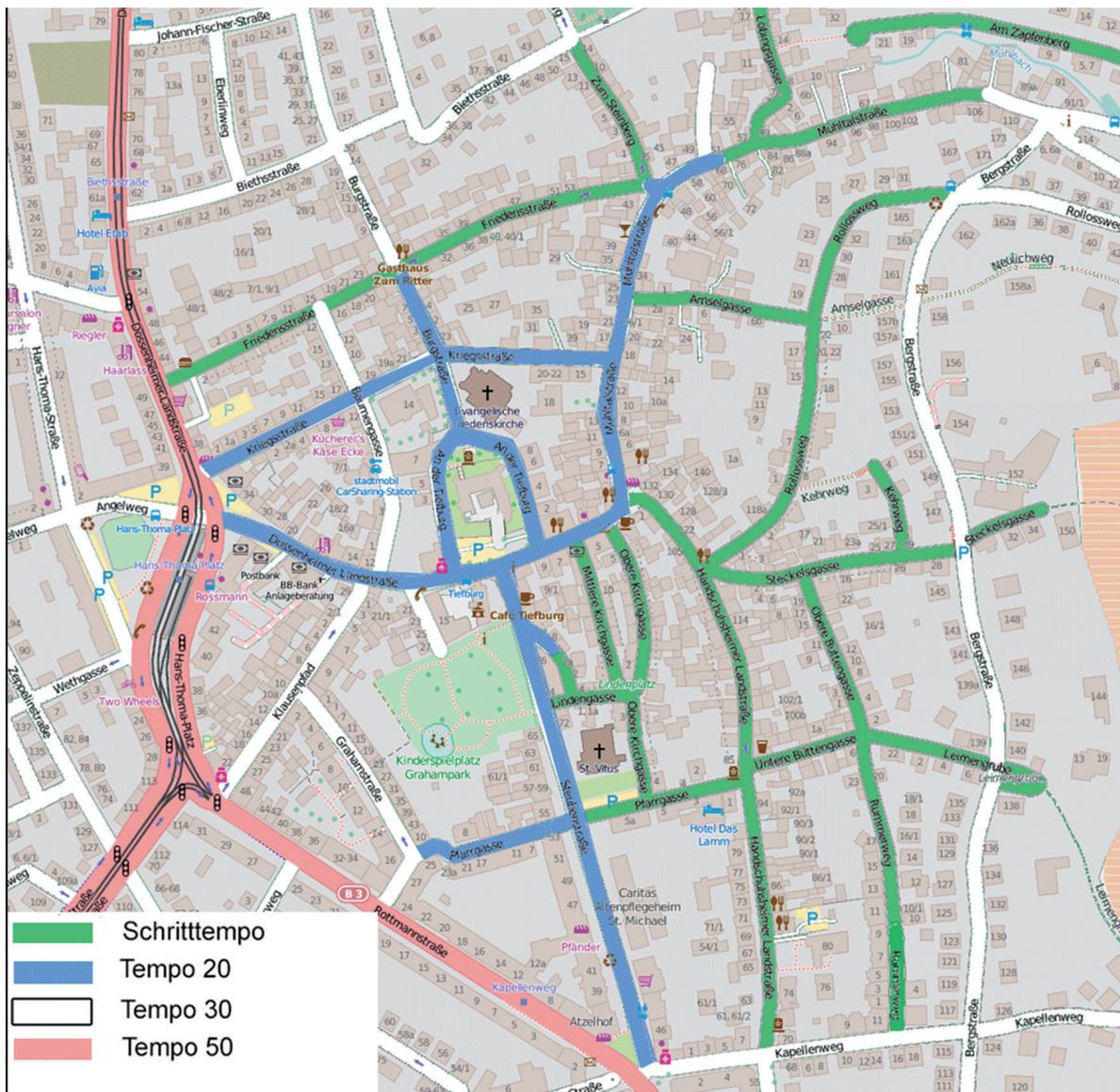


Bild 2: Geschwindigkeitszonen in Handschuhsheim, blau: Vorschlag

Menschen im Umfeld der Geschäfte wohlfühlen, kommen sie zum Einkaufen. Dazu beigetragen haben sicherlich die in den letzten Jahrzehnten im Ortskern eingerichteten Verkehrsberuhigten Bereiche, wo man auf der Straße als Fußgänger oder Radfahrer sicher unterwegs sein kann. In Verkehrsberuhigten Bereichen (in Bild 2 grün) dürfen Fahrzeuge nur Schrittempo fahren und alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt. Fast alle Straßen in Handschuhsheim, die keine Gehwege haben, sind heute verkehrsberuhigt.

Was noch fehlt, ist eine Verbesserung in den stark von Fußgängern und Radfahrern frequentierten Straßen im Ortskern (in Bild 2 blau). Das hier geltende Tempo 30 ist für eine gute und sichere Aufenthaltsqualität zu hoch. Bild 3 zeigt die Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit, Bremsweg und Unfallschwere: Da die Zerstörungsenergie eines Fahrzeugs bei einem Unfall mit dem Quadrat der Geschwindigkeit ansteigt, entspricht ein Aufprall eines Autos auf einen Menschen mit einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h einem Sturz aus 3,50 m Höhe auf die Straße, bei einem Aufprall mit 20 km/h einem Sturz aus nur noch 1,60 m Höhe. Man kann sich vorstellen, dass im ersten Fall erhebliche Verletzungen die Folge sind, während bei Tempo 20 Unfälle glimpflicher verlaufen. Außerdem ist die Wahrscheinlichkeit von Unfällen bei Tempo 20 deutlich geringer als bei Tempo 30, da der Bremsweg fast halbiert ist.

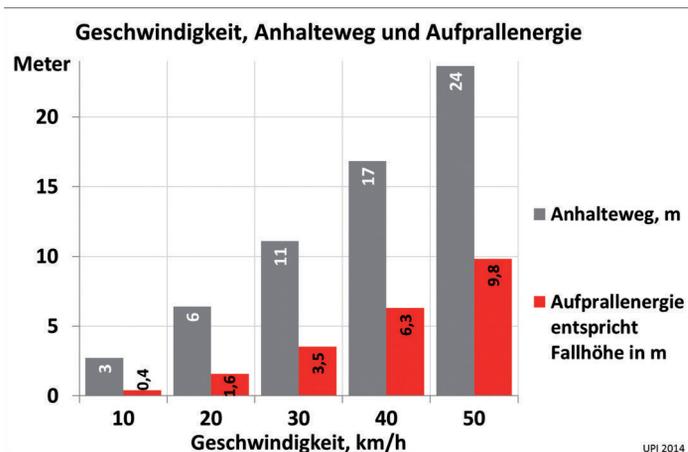


Bild 3: Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit, Bremsweg und Unfallschwere

3 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich für Handschuhsheim

Da in der Dossenheimer Landstraße zwischen Post und Löbingsgasse und in der Steubenstraße noch zahlreiche Geschäfte vorhanden sind, wäre es möglich und sinnvoll, in diesem Bereich einen Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Tempo 20 zur Förderung des lokalen Einkaufs und zum besseren Schutz von Fußgängern und Radfahrern einzurichten. Dies wurde auch beim Runden Tisch Verkehr bereits im Jahr 2014 und vom Bezirksbeirat Handschuhsheim vorgeschlagen. Die Umsetzung steht allerdings bisher noch aus.

Tempo 20 wäre auch eine sinnvolle Lösung in den geplanten Fahrradstraßen. Es würde die Sicherheit und Aufenthaltsqua-

lität und Überquerbarkeit in den betreffenden Straßen erhöhen und Überholvorgänge KFZ - Fahrrad vermeiden.

4 Gehwege müssen für Fußgänger da sein

Weitere deutliche Verbesserungen für den Fußgängerverkehr in Handschuhsheim gab es in den letzten beiden Jahren dadurch, dass in mehreren Straßen begonnen wurde, durch eine Neuordnung des Parkens die Gehwege wieder für den Fußgängerverkehr frei zu machen. Der Stadtteilverein Handschuhsheim hatte dies schon 2001 mit untenstehendem Informationsblatt angeregt. (Bild 4) Das Infoblatt kann von der Tiefburgseite heruntergeladen werden.¹

Liebe Autofahrerin, lieber Autofahrer,

Sie parken Ihren PKW teilweise auf dem Gehweg

Gehwege gehören Fußgängern

Laut Straßenverkehrsordnung (§ 25) müssen Fußgänger die Gehwege benutzen. Dies ist bei zugeparkten Gehwegen z. B. Müttern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrern oder älteren Menschen oft nicht möglich. Auch Schulkinder, die nebeneinander laufen und sich unterhalten wollen, gehen dann lieber auf der Straße als im Gänsemarsch zwischen Hauswand und abgestellten Autos. Auf der Fahrbahn jedoch werden Fußgänger durch den Verkehr gefährdet. Damit Fußgänger sich ohne Probleme auf dem Gehweg begegnen können, ist eine Breite von 2 m nötig.



In Handschuhsheim gut zu Fuß unterwegs

Handschuhsheim ist mit seinem historischen Zentrum und seiner guten Versorgung mit Einzelhandelsgeschäften ein liebenswerter Stadtteil geblieben. Viele Wege innerhalb des Stadtteils können bequem zu Fuß zurückgelegt werden. Vier Straßenbahnlinien und der Hangbus erleichtern es, auch mal ohne Auto ins Ortszentrum und wieder zurück zu kommen. Heute werden rund die Hälfte aller Einkaufswege von den Handschuhsheimern zu Fuß, 23 % mit dem Fahrrad und 20 % mit dem Auto zurückgelegt.

Denken Sie daran: auch Sie sind, sobald Sie aus dem Auto ausgestiegen sind, Fußgänger und möchten sicher und bequem zu ihrem Ziel gelangen.

Deshalb unsere Bitte:

Halten Sie unsere Gehwege für Fußgänger frei. Parken Sie mit allen 4 Rädern auf der Straße und nicht auf dem Gehweg !

Vielen Dank

Stadtteilverein Handschuhsheim e.V.
IGH - Interessengemeinschaft Handschuhsheim e.V.
Initiative für Verkehrssicherheit in Handschuhsheim


Bild 4: Infoblatt „Gehwege für Fußgänger“, 2001

Viele Straßen wurden nicht gebaut, um sie auf beiden Seiten zu beparken. Da der Platz für zwei Parkreihen oft nicht ausreicht, parkten im Laufe der Jahre immer mehr Autos auf beiden Seiten der Straße auf dem Gehweg. Dadurch war für Fußgänger, insbesondere ältere Menschen, Menschen mit einem Rollator und Mobilitätsbehinderte mit einem Rollstuhl und für Fußgänger, die nebeneinander gehen wollen, oft kein Durchkommen mehr. Die nachfolgenden Bilder zeigen die Situation jeweils vor und nach der Neuordnung des Parkens:

¹ www.tiefburg.de/aktion_gehwege.htm



Bild 5: Haydnstraße vorher/nachher



Bild 6: Dallgarten vorher/nachher

Die Gehwege im Hainsbachweg, in der Haydn- und Mozartstraße und im Dallgarten sind jetzt wieder gut begehbar. Und die Straßen sind wieder schöner geworden. Statt Auto-

reihen sieht man jetzt wieder die verschiedenen Gärten und Gartentore. Inzwischen ist auch Neuenheim dem Vorbild Handschuhsheims gefolgt und hat im September 2020 das beidseitige Parken in der Ladenburgerstraße aufgehoben und dabei auch die Straße in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet.

5 Umweltfreundlicher Verkehr wird von der Stadt gut gefördert

Parallel dazu hat die Stadt Heidelberg auch weitere positive Verkehrsmaßnahmen umgesetzt. So bekommt z.B. jeder, der sein Auto abschafft und abmeldet, ein kostenloses Rhein-Neckar-Ticket für ein Jahr im Wert von 1 078 € geschenkt. Dieses berechtigt zum Fahren in allen Nahverkehrsmitteln (S-Bahn, Regional- und Regional-Express-Züge, Straßenbahnen und Busse) zwischen Weißenburg im Elsaß, Homburg an der Saar, Kusel, Wertheim und Miltenberg am Main und Würzburg. Bisher haben schon 500 Bürger dieses Angebot angenommen und ihr Auto abgemeldet. Auch wer sich ein neues, umweltfreundliches Verkehrsmittel anschafft, bekommt von der Stadt einen guten Zuschuss. So wird z.B. der Erwerb von Firmenfahrrädern mit 200 Euro pro Fahrrad und von Firmenpedelecs mit 500 Euro bezuschusst. Auch wer ein Elektro-Lastenrad (500 Euro), ein muskelbetriebenes Lastenrad (300 Euro) oder einen Lastenanhänger für ein Fahrrad anschafft (100 Euro), kann einen Zuschuss bei der Stadt beantragen. Zusätzlich gewährt die Stadt Heidelberg eine Prämie von 500 Euro, wenn zur Anschaffung eines Lastenrades oder Lastenanhängers gleichzeitig die Außerbetriebsetzung eines im Stadtkreis Heidelberg angemeldeten PKW nachgewiesen wird. Die Antragsunterlagen findet man auf der Seite der Stadt unter dem Stichwort „Förderprogramm Umweltfreundlich mobil“.² Vom Land Baden-Württemberg erhalten Unternehmen, Vereine, Freiberufler und gemeinnützige Organisationen beim Kauf eines E-Lastenrads und eines Anhängers sogar zusätzlich 30% der Kosten (bis maximal 3 000 €) als Zuschuss.³

Die Programme sind in Handschuhsheim gut angekommen: Der Vorsitzende der Gärtnervereinigung Hans Hornig fährt seither mit dem E-Lastenrad mit Anhänger jeden Samstag in der Frühe vom Feld zum Markt auf dem Tiefburgvorplatz und wandelt sein Lastenrad dann in einen Verkaufstand um.



Bild 7: Hans Hornig mit seinem neuen E-Lastenrad beim Sommertagszug 2019

1 www.tiefburg.de/aktion_gehwege.htm

2 www.heidelberg.de/hd/Lde/HD/Leben/Foerderprogramm+Umweltfreundlich+mobil2.html

3 <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/e-lastenraeder/>

Die Evangelische Friedensgemeinde hat sich eine umweltfreundliche Rikscha angeschafft, die unter der Telefonnummer 0152-3471 65 39 oder friedensgemeinde-rikscha@gmx.de z.B. von Mobilitätseingeschränkten oder Seniorinnen und Senioren bestellt werden kann.⁴ Die Rikscha wird ehrenamtlich auf Spendenbasis betrieben.



Bild 8: Eva Elfner (91) umweltfreundlich auf dem Weg zu ihrem Gartengrundstück im Handschuhsheimer Feld

Und auch Ziele am Berghang oder im Mühlthal sind mit Pe-delecs und E-Lastenrädern heute kein Problem mehr.



Bild 9: Mathias, Hanno und Leonore Böttcher mit dem E-Lastenrad auf der täglichen Fahrt zum Waldkindergarten im Mühlthal



Bild 10: Mit Anhänger am Fahrrad ist man flexibel

Da der umweltfreundliche Fahrradverkehr zunimmt, nehmen auch die Fahrräder zu. Sie benötigen zwar nur ein Zehntel des Platzes im Vergleich zu einem Auto. Es kann aber hindernd sein, wenn viele Räder auf dem Gehweg stehen. Deshalb kann beim Amt für Verkehrsmanagement der Stadt beantragt werden⁵, dass ein oder zwei PKW-Stellplätze vor dem Haus in 10 bis 18 Fahrradstellplätze umgewandelt werden. Bild 11 zeigt ein gut gelungenes Beispiel in der Handschuhsheimer Landstraße.



Bild 11: Neu geschaffene Fahrradstellplätze in der Handschuhsheimer Landstraße

6 Einpendler

So gut sich die Situation in Handschuhsheim entwickelt hat, so schlecht ist sie heute bei den Einpendlern nach Heidelberg. Während die Handschuhsheimer ihre Wege inzwischen zu über 70% mit dem Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) zurücklegen, ist es bei den Einpendlern genau umgekehrt: Diese kommen nach wie vor zu 70% mit dem Auto nach Heidelberg. Bei den Einpendlern von Norden sieht es dabei etwas besser aus als im Durchschnitt Heidelbergs. Weil hier die Überlandstraßenbahn OEG (heute Linie 5) nicht wie andere Straßenbahnlinien in den siebziger Jahren abgebaut, sondern in den letzten Jahren sogar ausgebaut und verbessert wurde, kommen die Einpendler aus dem Bereich Bergstraße „nur“ zu 60% mit dem Auto nach Heidel-

⁴ Yvonne Schimpf, Die Gemeinde-Rikscha, Jahrbuch Handschuhsheim, 2020, Seite 117

⁵ Amt für Verkehrsmanagement, Gaisbergstraße 11, 69115 Heidelberg, verkehrsmanagement@heidelberg.de

berg. Hier liegen deshalb noch erhebliche Verbesserungspotentiale: Nach wie vor können die Pendler aus Norden nicht direkt mit einer komfortablen Straßenbahn in das Hauptziel Neuenheimer Feld fahren.⁶ Über Land hat die OEG zwar eine gute Reisegeschwindigkeit, aber in Heidelberg selbst werden die Straßenbahnen an fast jeder Ampel ausgebremst und fahren deshalb langsamer als vor 20 Jahren. Und auch beim Fahrradverkehr gibt es erhebliche Verbesserungsmöglichkeiten. 42% der Autopendler aus dem Norden kommen aus einer in Zeiten von Pedelecs fahrradtauglichen Entfernung von

bis zu 18 km. Für die Gemeinden an der Bergstraße gibt es aber bisher keine schnelle und gute Fahrradverbindung nach Heidelberg: Die Wege verlaufen oft mit Umwegen im Zick-Zack durch die Landschaft und in Heidelberg selbst sind die meisten Fahrradverbindungen alles andere als komfortabel und sicher. Die geplanten Radschnellwege in die Region und die geplanten Fahrradstraßen in Heidelberg werden hier Abhilfe bringen. Es ist wichtig, dass sie bald kommen werden.

⁶ siehe „Masterplan Neuenheimer Feld Teil 6 - Die entscheidende Phase“ in diesem Jahrbuch auf Seite 104



heidelberger-volksbank.de

**Was wir versprechen,
halten wir.
Gerade jetzt!**

**Morgen
kann kommen.**
Wir machen den Weg frei.

Ihren **Verein** durch die Krise zu führen, ist eine besondere Herausforderung. Als zuverlässiger Partner an Ihrer Seite unterstützen wir Sie dabei, für Ihre Situation **passende Lösungen** zu finden – versprochen! So können wir gemeinsam in eine positive Zukunft blicken. **Wir sind für Sie da – morgen kann kommen.**


HEIDELBERGER VOLKS BANK
Ihre Bank