

Masterplan Neuenheimer Feld – Teil 2

– Petra Bauer und Dieter Teufel –

1 Was geschah bisher?

Im letzten Jahrbuch 2016 berichteten wir über die Vorgeschichte des geplanten Masterplans Neuenheimer Feld.¹ Im Juli 2015 hatte der Gemeinderat beschlossen, dass die Stadt gemeinsam mit der Universität unter Einbindung aller Akteure im Rahmen einer Bürgerbeteiligung einen Masterplan Neuenheimer Feld einschließlich der verkehrlichen Erschließung erarbeitet.² Nach Fertigstellung soll der Masterplan die Grundlage für die aufzustellenden Bebauungspläne bilden.³

Im Sommer 2016 sollte der Gemeinderat das Procedere zur Erstellung des Masterplans beschließen. Die Stadtverwaltung schlug dafür die Einrichtung eines Koordinationsbeirats Masterplan INF und eines Forums Masterplan INF vor. Diese Gremien sollten jedoch nach dem Vorschlag der Universität und der Verwaltung ziemlich einseitig mit einer Mehrheit der Vertreter des Neuenheimer Feldes besetzt sein. Während z.B. alle Institutionen, die bisher eine moderne Straßenbahn im Neuenheimer Feld verhinderten und stattdessen neue Straßen fordern, voll mit je einer Stimme vertreten sein sollten, waren für die Organisationen des Handschuhsheimer Feldes genauso wie für die Umwelt- und Naturschutzverbände jeweils nur eine einzige Stimme für mehrere Organisationen vorgesehen.

Dieses Vorgehen stieß auf starken Protest. Im Vorfeld der Gemeinderatsentscheidung legte die Verwaltung deshalb am 14.7.2016 einen neuen Vorschlag für die Zusammensetzung des Forums vor. Auch nach diesem neuen Vorschlag wären aber gerade die wichtigen Organisationen, die schon seit Jahrzehnten an diesem Thema arbeiten, weitgehend von der Teilnahme ausgeschlossen worden wie z.B. die Gärtnervereinigung Heidelberg-Handschuhsheim, der Nutzwasserverband, der Landesnaturschutzverband, die Ortsgruppe Handschuhsheim des Kreisbauernverbandes Rhein-Neckar-Kreis, die Ortsgruppe Wieblingen des BUND, das Umwelt- und Prognose-Institut (UPI) und der HTC. Der Bereich „Uni-Campus“ sollte dagegen mit allen Institutionen vertreten sein, die überhaupt aufgeboten werden können.

Das Masterplanverfahren soll nach dem vorgelegten Konzept außerdem durch einen „Steuerungskreis“ geleitet werden, in dem 2 Vertreter der Universität und 2 Vertreter der Stadtverwaltung Sitz und Stimme haben sollen, jedoch kein Vertreter der Bürgerschaft, der Umwelt- und Naturschutzorganisationen oder der Vertreter des Handschuhsheimer Feldes.

Diese geplante Zusammensetzung des „Steuerungskreises“ ist nicht akzeptabel, in ihm müssten die divergierenden Interessen vertreten sein. Im Masterplanverfahren geht es darum, Planungsrecht zu schaffen (Bebauungsplan mit Festlegung der in Zukunft zulässigen Verdichtung, Trasse einer Straßenbahn). Dies ist Hoheitsrecht der Gemeinde, bei der die Stadtverwaltung das Verfahren durchführt und den Plan erstellt. Die Betroffenen werden im Verfahren gehört und können Einwendungen machen. Am Ende entscheidet der

Gemeinderat. Bei jeder Entscheidung über einen Bebauungsplan müssen die von dem Bebauungsplan Betroffenen vorher wegen Befangenheit den Sitzungssaal verlassen. In diesem Fall jedoch sitzt die Universität als Betroffene zusammen mit den beiden Projektträgern im Lenkungskreis und im Steuerungskreis und leitet das Verfahren zur Erstellung des Masterplans selbst mit.

Am 28.6.2016 befasste sich der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (SEVA) mit dem Thema. Es zeichnete sich ab, dass dies das größte Bürgerbeteiligungsverfahren in der Stadt Heidelberg werden wird. Es wird rund eine Million Euro kosten. Der Leiter des Uni-Bauamts Bernd Müller (Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Mannheim und Heidelberg) erklärte, dass in seinem Amt 2 bis 3 Mitarbeiter für den Masterplan arbeiten werden. Die GRÜNEN, die SPD und die BL legten Anträge zu einer ausgewogeneren Besetzung der Gremien vor.

Am 14.9.2016 wurde dann das Verfahren zur Erstellung des Masterplans im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss im Rathaus behandelt und beschlossen. Bernd Müller vom Unibauamt begrüßte, dass es jetzt endlich losgeht, schon bisher habe man mit der Stadt gut zusammen gearbeitet. Birgit Müller-Reiss stellte dem Gemeinderat das Bündnis für Bürgerbeteiligung vor. Zum Beschlussvorschlag der Verwaltung zum Masterplan Neuenheimer Feld lagen mehrere Anträge vor. Am stärksten wehrten sich Oberbürgermeister Dr. Würzner und Bernd Müller vom Unibauamt gegen den SPD-Antrag, den Betrachtungsraum auf das ganze Stadtgebiet (also auch die Konversionsflächen) auszudehnen, falls man zum Ergebnis kommt, dass das Neuenheimer Feld nicht mehr ausreichen würde. Dieser Antrag fand im SEVA zunächst keine Mehrheit, nach der Verwaltungsvorlage sollte lediglich der rot umrandete Betrachtungsraum (im Wesentlichen das südliche Handschuhsheimer Feld) Gegenstand des Verfahrens sein (siehe Bild 1 nächste Seite).

Der gemeinsame Antrag von GRÜNEN, SPD, Linke/Piraten und Bunte Linke über eine neutralere Zusammensetzung des Forums fand dagegen eine Mehrheit von 9 zu 4.

Keine Mehrheit fand der Antrag, dass der Steuerungskreis um 2 Personen erweitert wird, die durch das Bündnis Bürgerbeteiligung Masterplan Neuenheimer Feld bestimmt werden, da sowohl die SPD, als auch Manuel Steinbrenner (GRÜNE) mit dem OB, der CDU, den HEIDELBERGERN, der AfD und der FWV dagegen stimmten. Lediglich Christoph Rothfuß (GRÜNE), Dr. Weiler-Lorenz und Alexander Schestag (Piraten) stimmten dafür.

Am 6.10.2016 behandelte der Gemeinderat das Thema endgültig. Hauptdiskussionspunkt war, ob der Masterplanprozess nur auf die blauen und roten Linien (siehe Bild 1) konzentriert werden soll, wie es die Uni und die Verwaltung wollten. Damit wäre eine bauliche Entwicklung der Uni ins Handschuhsheimer Feld vorgezeichnet. Frau Prof. Dr. Anke Schuster (SPD) legte deshalb einen Antrag vor, nach dem zunächst das blau umrandete Gebiet behandelt werden soll.

1 Petra Bauer und Dieter Teufel, Masterplan Neuenheimer Feld, Jahrbuch 2016 des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V., Seite 104 - 111

2 Gemeinderatsdrucksache 0192/2015/BV

3 Vorhabenliste der Stadt Heidelberg, 2016

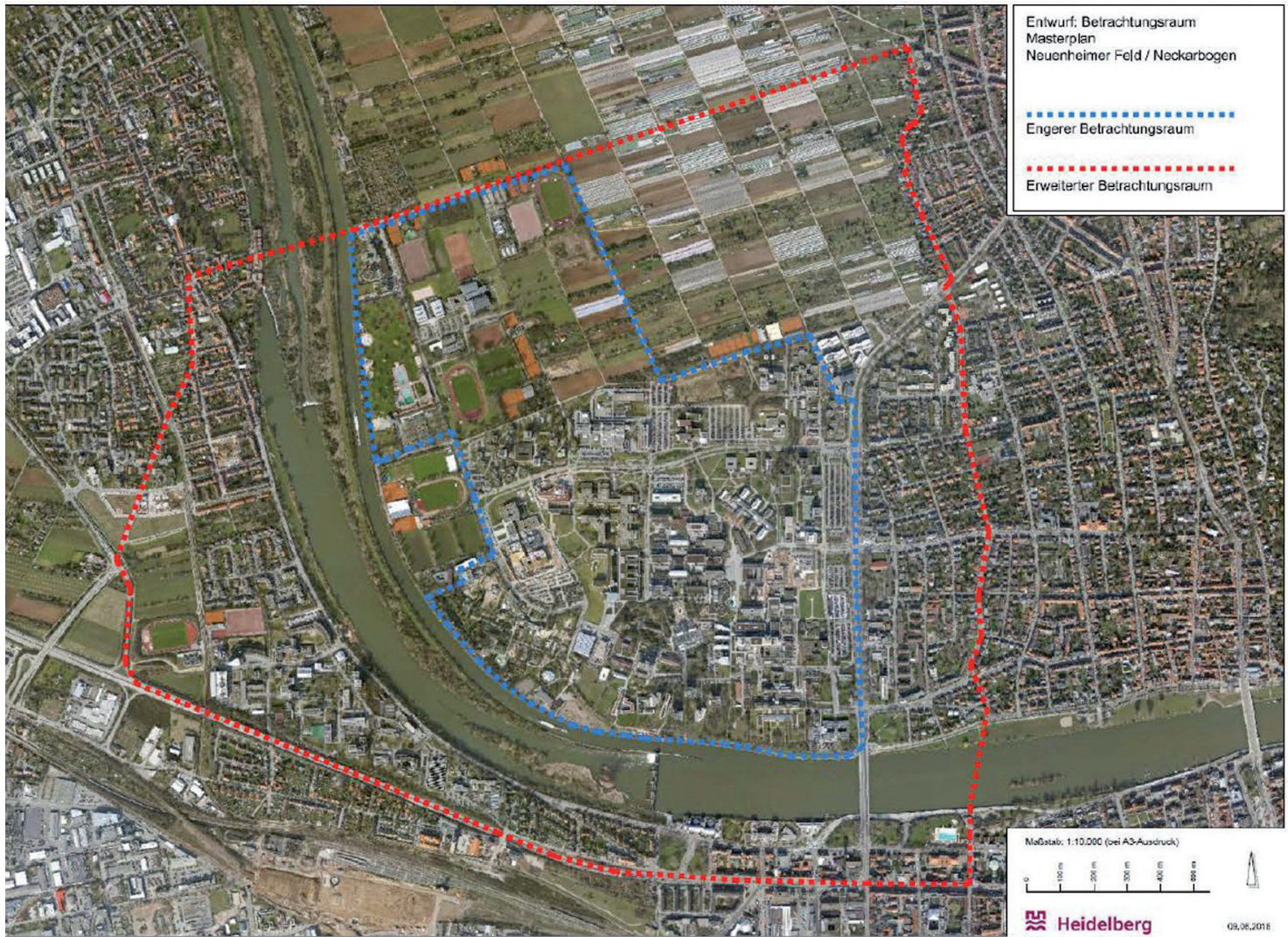


Bild 1: Ursprünglich geplanter Betrachtungsraum des Masterplanprozesses nach der Vorlage der Stadtverwaltung⁴

Wenn man zum Schluss käme, dass dies in Zukunft nicht mehr ausreicht, sollten in dem Masterplanprozess keine Denk- und Diskussionsverbote erteilt werden, sondern das ganze Stadtgebiet betrachtet werden. Die rote Linie sollte deshalb entfallen und durch die Stadtgrenzen ersetzt werden. Christoph Rothfuß, Frank Wetzels und Manuel Steinbrenner (alle GRÜNE) und Dr. Arnulf Weiler-Lorenz (BL) argumentierten für den Antrag, Alexander Föhr (CDU), Dr. Simone Schenk (FWV) und Larisa Winter-Horn (HEIDELBERGER) dagegen. Nach längerer Diskussion stimmte eine Mehrheit von 23 zu 15 für den SPD-Antrag. Dafür geschlossen die Faktionen der SPD, GRÜNEN, GAL, BL, Linke und Waseem Butt. Gegen den Antrag stimmten die CDU, HEIDELBERGER, FWV, FDP und AfD. Daran anschließend wurden die Beschlüsse des SEVA, u.a. zur neutralen Zusammensetzung des Forums Masterplan, und der Grundsatzbeschluss zur Durchführung des Masterplanprozesses mit großer Mehrheit beschlossen.

2 Der Expansionswunsch der Uni

Mit einem Paukenschlag hatte die inhaltliche Diskussion im Masterplanverfahren Neuenheimer Feld begonnen. Kurz vor den Beschlüssen der gemeinderätlichen Gremien im September 2016 legte die Universität ein mit finanzieller Unter-

stützung der Stadt Heidelberg erstelltes Gutachten ihres Geographieprofessors Dr. Peter Meusburger, der auch CDU-Bezirksbeirat in Handschuhsheim ist, über den zukünftigen Flächenbedarf der Universität vor.⁵ Darin wird genau das veröffentlicht, was die Universitätsleitung seit Jahren, insbesondere in der Diskussion um die Trassenführung der geplanten Campus-Straßenbahn, immer wieder abgestritten hatte: Der Expansionswunsch der Uni ins Handschuhsheimer Feld. Das Gutachten gipfelt in dem Satz: „Es muss in Zukunft auch im Neckarbogen und/oder Handschuhsheimer Feld Möglichkeiten einer Erweiterung geben.“ Die Rhein-Neckar-Zeitung berichtete einen Tag vor der Entscheidung des Gemeinderats über das Masterplanverfahren entsprechend unter der Überschrift „Was ist Heidelberg wichtiger: Forscher oder Gärtner?“⁶

Prof. Meusburger bemühte sich in seinem Gutachten sichtlich, die These zu vertreten, dass Spitzenforschung wie in der Universität Heidelberg nur in einer großen und permanent wachsenden Universität auf einem zusammenhängenden Campus möglich wäre. Das Wort „Spitzen“-(-forschung bzw. -wissenschaft) verwendet er dabei in Bezug auf die Universität in dem 33-seitigen Gutachten insgesamt 44-mal. Dr. Arnulf Weiler-Lorenz wies bei der Vorstellung des Gutachtens im Stadtentwicklungsausschuss als Erster darauf hin, dass diese These „Groß und größer ist Voraussetzung für Spitzen-

⁴ Anlage 01 zur Gemeinderatsdrucksache: 0206/2016/BV

⁵ „Wissenschaftsstadt Heidelberg“ Analysen und Strategien, Peter Meusburger, September 2016

⁶ „Was ist Heidelberg wichtiger: Forscher oder Gärtner?“, Rhein-Neckar-Zeitung, 5.10.2016

forschung“ eine nicht belegte Behauptung ist. Im „World University Ranking 2016-2017“ steht die Universität Heidelberg nicht gerade auf einem Spitzenplatz, sondern erst auf dem 43. Platz.⁷ Die Universitäten auf den Spitzenplätzen wie das California Institute of Technology, Oxford, Stanford, MIT, Cambridge, ETH Zürich, Johns Hopkins, Duke, Karolinska Institute und andere sind in der Regel kleiner als die Uni Heidelberg. Steht schon die Ausgangsthese des Gutachtens, die Uni müsse immer weiter wachsen, auf tönernen Füßen, so ist die Absicht, dazu einfach auf weitere Flächen in das Handschuhsheimer Feld zu expandieren, eine wenig nachhaltige Option.

Schon am 2.7.2016 war ein bemerkenswerter Artikel in der RNZ erschienen:⁸ In einem Pressegespräch erläuterten Prof. Wolfgang Herzog, Dekan der medizinischen Fakultät und Prof. Guido Adler, Leitender Ärztlicher Direktor des Uniklinikums, dass „im Jahr 2050 der Campus 40 bis 50 Prozent größer sein müsse als heute“. In dem RNZ-Artikel heißt es weiter: „Dass dies alles noch mehr Verkehr ins Neuenheimer Feld bringt, ist den Verantwortlichen klar. ‚Wir machen alles, was möglich ist, um den Kreis derer, für die ein Jobticket interessant ist oder die mit dem Fahrrad fahren können, zu erweitern‘, kündigte die Kaufmännische Geschäftsführerin des Universitätsklinikums, Irmtraut Gürkan, an.“ Dies hatte man ja zuletzt deutlich an der Verhinderung einer modernen Straßenbahnbindung des Uni-Campus durch die Universitätsleitung gesehen ...

3 Die Blockadehaltung der Universitätsleitung

Die zulässige Geschossflächenzahl des bestehenden Bebauungsplans von 1961 für den Campus wurde durch Befreiungen für neue Baugenehmigungen in den letzten Jahren bereits um 12% überschritten!⁹ Jede Erweiterung im Campus verstärkt die Verkehrsprobleme. Und hier haben die Universitätsleitung und die Forschungsinstitute in den letzten beiden Jahrzehnten leider nichts anderes zustande gebracht als sich auf uralte Planungen für Autobahnzubringer durch ein inzwischen europäisches Naturschutzgebiet bzw. durch das Handschuhsheimer Feld zu versteifen und gleichzeitig mit hohem Aufwand an Steuergeldern eine moderne und leistungsfähige Straßenbahnbindung des Campus zu sabotieren. Nach vielen Jahren der Planung und Diskussion war der Gemeinderat der Stadt Heidelberg bereit gewesen, für über 40 Millionen Euro eine umweltfreundliche und erschütterungsfreie Straßenbahn zu finanzieren. Die modernen Fahrzeuge, die auf Teilstrecken ohne Oberleitung fahren können, waren schon angeschafft. Das Regierungspräsidium hatte die Planungen in einem dreieinhalbjährigen Planfeststellungsverfahren überprüft und grünes Licht gegeben.

Trotzdem erhoben die Universität Heidelberg, das Deutsche Krebsforschungszentrum (DKFZ), das Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht und der Unterländer Studienfonds bei der Universität Heidelberg, die schon seit Jahren gegen die Planung einer Straßenbahnbindung des Unicampus opponierten, vor dem Verwal-

tungsgerichtshof (VGH) Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Nordbaden vom 10. Juni 2014 und 27. Januar 2016. Im Mai 2016 gab der VGH der Klage der Universität Recht, die drei anderen Klagen wurden nicht mehr entschieden. Der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums für den Bau der Straßenbahn wurde aufgehoben. Der VGH war den Argumenten der Uni gefolgt, dass der alte Bebauungsplan „Neues Universitätsgebiet“ von 1960 keine Straßenbahn vorsehe und das Regierungspräsidium nicht ausführlich genug geprüft hätte.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof beantragte die Universität übrigens hilfsweise, falls ihrer Klage nicht stattgegeben würde, dass

„- die gesamte Straßenbahnstrecke oberleitungsfrei und stromlos zu betreiben ist und

- auf der gesamten Straßenbahnstrecke nur in Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf.“¹⁰

Die von der RNV und der Stadt ursprünglich geplante Campusbahn hätte die Fahrzeit im Neuenheimer Feld im Vergleich zur Busbedienung um rund 5 min oder 44% pro einfacher Fahrtstrecke verkürzt. Dies hätte den Pendlern mit einer modernen Straßenbahn neben dem höheren Fahrkomfort und der besseren Pünktlichkeit pro Jahr bis zu 30 Stunden Fahrzeit erspart. Dies wären gewichtige Argumente zum Umstieg vom Auto auf den umweltfreundlichen ÖPNV gewesen. Eine Straßenbahn allerdings, die nach der Vorstellung der Universität auf einer Länge von über 2,5 km (auf eigenem Gleiskörper !) nur Schritttempo fahren könnte, würde die Fahrzeit im Vergleich zur heutigen Busbedienung nicht mehr verkürzen, sondern um 16 Minuten pro einfacher Strecke oder bis zu 100 Stunden pro Jahr verlängern, im Vergleich zu der geplanten Straßenbahn sogar um 21 Minuten pro einfacher Strecke. Dies wäre für Fahrgäste völlig unattraktiv. Solche Vorstellungen zeigen den bisher mangelnden Willen zu einer Lösung der Verkehrsprobleme und die völlige technische Unkenntnis und Ignoranz der Unileitung, die sich seit einigen Jahren „Elite“-Universität nennt.

Es widerlegt auch das in den letzten Jahren ab und zu von der Universitätsleitung vorgebrachte Argument, sie sei ja gar nicht gegen eine Straßenbahn, wenn sie nur im nördlichen Teil über den Klausenpfad geführt würde. Eine solche im Übrigen unattraktive Führung abseits der Fahrtziele mit vier engen Kurven würde nämlich an der übrigen Streckenführung überhaupt nichts ändern, auf der die Uni ebenfalls Schritttempo und stromlosen Betrieb fordert. Außerdem würde eine Führung über den Klausenpfad die Klagegründe des DKFZ und des Unterländer Studienfonds nicht beseitigen.

Im Jahresrückblick 2016 in der Rhein-Neckar-Zeitung nahm Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner Stellung zum Gerichtsentscheid gegen die Straßenbahn¹¹:

„Es ist für mich und die Mehrheit der Bevölkerung immer noch schwer verständlich, dass trotz der Kritik an den Verfahrensabläufen immer noch nicht die Erkenntnis gesiegt hat, wie wichtig dieses zentrale Verkehrsprojekt ist. Das Gericht hat ja gar nicht gegen die Trasse selbst geurteilt, es hat Fehler

⁷ <https://www.timeshighereducation.com/world-university-rankings>

⁸ „Heidelberger Uniklinik pocht aufs Neuenheimer Feld“, Rhein-Neckar-Zeitung, 14.9.2016

⁹ Der Bebauungsplan Neues Universitätsgebiet (NHF) von 1961 umfasst eine Fläche von 87 ha und legt eine zulässige Geschossflächenzahl (GFZ) von 0,9 fest. Beide Zahlen miteinander multipliziert ergeben eine zulässige Geschossfläche (GF) von 786 500 qm. Im Februar 2017 war durch Befreiungen für neue Baugenehmigungen eine GFZ von 1,007 = eine GF von 879 995 qm erreicht. Die aktuelle Bebauung erreicht ca. 800 000 qm.

¹⁰ VGH Baden-Württemberg Urteil vom 11.5.2016, 5 S 1443/14, Ziffer 35 und Ziffer 40

¹¹ „Campus-Bahn, Kohlhof, Mantei: Oberbürgermeister Würzner zieht Jahresbilanz, Er scheut auch den bittersten Moment des Jahres nicht“, Rhein-Neckar-Zeitung, 28.12.2016

im Ablauf des Genehmigungsverfahrens beanstandet. Aber mit dem Urteil ist die Campus-Bahn auf Jahre zerschlagen. Wie sollen die eine Million Patienten im Jahr und die 20.000 Einpendler am Tag denn sonst ins Neuenheimer Feld kommen? Schon jetzt ist die Anbindung schlecht. Eine Straßenbahn allein wäre ja nicht einmal ausreichend gewesen, hätte aber immerhin eine Entlastung gebracht. ... Und immerhin gab es ja einen Gemeinderatsbeschluss für eine Fünfte Neckarquerung. Dieser wurde von einem Gutachten gestoppt, wonach erst alle anderen denkbaren Alternativen umgesetzt werden müssen.“

4 Bündnis Bürgerbeteiligung Masterplan Neuenheimer Feld

Das im Jahr 2015 gegründete „Bündnis Bürgerbeteiligung Masterplan Neuenheimer Feld“ ist im letzten Jahr auf 19 Organisationen, darunter der Stadtteilverein Handschuhsheim e.V., angewachsen¹² und hat seine Arbeit seither erfolgreich fortgesetzt. In zahlreichen Gesprächen mit Gemeinderäten konnte im Vergleich zur ursprünglichen Planung der Verwaltung eine ausgewogenere Zusammensetzung des Forums und des Koordinationsbeirates erreicht werden. An zwei großen Ortsterminen in Wieblingen und im Handschuhsheimer Feld nahmen zahlreiche Bürger und die Presse teil. Bei dem Spaziergang durch das Handschuhsheimer Feld am 17. Juli 2016, einem sehr heißen Julitag, stellten Prof. Dr. Lissy Jäkel von der PH (Ökogarten), Elke Koppert (Biogärtnerin), Sebastian Olschewski vom NABU, Robert Bechtel (Bezirksbeirat SPD), Frank Wetzels (Gemeinderat GRÜNE) und Hans Hornig (Gärtnervereinigung) an verschiedenen Stationen rund 70 Interessierten, der Presse und Gemeinderäten die ökologischen Positionen dar.



Bild 2: Ortstermin des Bündnisses im Handschuhsheimer Feld am 17. Juli 2016

Im Jahr 2017 wurde die Arbeit mit Sitzungen zu einzelnen Themen wie bestehende Bebauungspläne in Wieblingen und Handschuhsheim, naturschutzrechtliche Situation im Altneckar und im Handschuhsheimer Feld, Uni-Campus, Bergheim, Neuenheim, ÖPNV und Verkehr fortgesetzt, um

sich auf den Masterplanprozess vorzubereiten. Im Verlauf der Arbeit wurde z. B. deutlich, dass zwischen Wieblingen und Handschuhsheim nicht unterschiedliche, sondern gemeinsame Interessen bestehen: Eine 5. Neckarquerung, die bisher vor allem von Wieblingen abgelehnt wird, hätte für Handschuhsheim zwingend den Ausbau des Klausenpfads zur Folge, was der Einstieg in die Ausdehnung des Campus in das Handschuhsheimer Feld wäre.

Es wird im Verlauf des Masterplanprozesses notwendig sein, dass sich möglichst viele Bürger an den Veranstaltungen, Diskussionen, Onlineforen und Leserbriefen beteiligen. 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.

5 Wie können die Probleme gelöst werden?

Wie können nun die sich scheinbar widersprechenden Ansprüche der Universität nach zusätzlichen Entwicklungsmöglichkeiten und der Wunsch der Bevölkerung nach Schutz und Erhalt der Freiräume im Handschuhsheimer Feld und im Naturschutzgebiet Alt-Neckar miteinander vereinbart werden? Beide Ansprüche sind legitim und es wäre für die Entwicklung unserer Stadt unklug, den einen gegen den anderen Anspruch durchzusetzen.

Bisher wurde die Diskussion in weiten Bereichen so geführt, als müsste zur Durchsetzung der Wünsche der einen Seite die jeweils andere Seite zurückstecken. Würde die Diskussion auf diesem Level verharren, würde sie in die Sackgasse führen und statt einer sinnvollen und positiven Entwicklung wäre Stillstand und Zementierung der Probleme die Folge.

5.1 Ausdehnung in die Fläche oder in die Höhe?

Bisher wurden die Entwicklungsmöglichkeiten der Universität vor allem in neuen Flächen gesehen, die jedoch aufgrund der Begrenztheit der Flächen in unserer Stadt automatisch mit anderen Nutzungen kollidieren würden.

Die bauliche Entwicklung auf dem Campus NHF in den letzten Jahrzehnten geschah so, als ob die Fläche in unserem Land beliebig vermehrbar wäre. Viele Gebäude, gerade auch die Neubauten der letzten Jahre, weisen nur eine geringe Zahl an Stockwerken auf und beanspruchen deshalb besonders viel Fläche. (siehe Beispiele in Bild 3 bis Bild 7)

Ein weiteres Wachstum von Uni und Forschungseinrichtungen könnte jedoch auch ohne weiteren Flächenverbrauch leicht auf dem bestehenden Unicampus im NHF realisiert werden, wenn man statt in die zweite Dimension (Fläche) in Zukunft etwas stärker in die dritte Dimension (Höhe) gehen würde. Es kommt hinzu, dass z.B. allein die ebenerdigen PKW-Parkplätze im NHF heute eine Fläche von 117 000 qm belegen (ohne die Fläche der Parkhäuser von weiteren 17 000 qm).

¹² BI Bergheim, BI Neuenheim, Bund für Umwelt- und Naturschutz e.V. (BUND), Gärtnervereinigung Heidelberg Handschuhsheim e.V., Interessengemeinschaft Handschuhsheim e.V. (IGH), Kreisbauernverband Rhein-Neckar-Kreis, Landesnaturschutzverband (LNV), Naturschutzbund e.V.: (NABU), Obst- und Gartenbauverein Heidelberg Handschuhsheim e.V., Ökostadt Rhein-Neckar e.V., Ortsverein Handschuhsheim des Kreisbauernverbandes Rhein-Neckar-Kreis, Stadtteilverein Handschuhsheim e.V., Stadtteilverein Wieblingen e.V., Ortsgruppe BUND Wieblingen, Verein der Gartenfreunde Handschuhsheim e.V., Verein Handschuhsheimer Feldkultur e.V., Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Heidelberger Tennisclub e.V. (HTC), TSV 1886 e.V.



Bild 3: Neubauten der letzten Jahre: DKFZ Tumorvirologie, DKFZ Forschungsgebäude Hochfeldtomograph, Center for Advanced Materials und neues Physikalisches Institut



Bild 6: Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht mit Neubauten (links und Mitte)



Bild 4: Neue Frauen- und Hautklinik



Bild 7: Universitätsbauamt mit Neubau (Mitte), rechts MPI für Medizinische Forschung



Bild 5: Otto-Meyerhof-Zentrum des Klinikums und Kopf-Klinik (rechts)

Der entscheidende Punkt aber ist: Ein weiteres Wachstum, egal ob in der 2. oder der 3. Dimension, wird nur noch dann möglich sein, wenn **vorher** die Verkehrsabwicklung wesentlich verbessert wird.

5.2 Lösungspotentiale für die Verkehrsprobleme

Dazu bestehen glücklicherweise ganz erhebliche Potentiale. Bild 8 zeigt die Zusammensetzung des durch das Neuenheimer Feld verursachten Pendlerverkehrs. Mehr als die Hälfte der Einpendler kommt heute mit dem PKW (53%), mit dem Öffentlichen Verkehr sind es dagegen nur 23% und mit dem Fahrrad nur 21%. Die Probleme auf den Zufahrten entstehen durch diesen hohen Anteil des PKW-Verkehrs, der mit Abstand am meisten Umweltbelastungen verursacht. Dabei be-

lastet er nicht nur die Bewohner der umliegenden Stadtteile, sondern steht aufgrund seines hohen Flächenbedarfs vor allem auch sich selbst im Weg und verursacht dadurch zur Rushhour oft Staus.

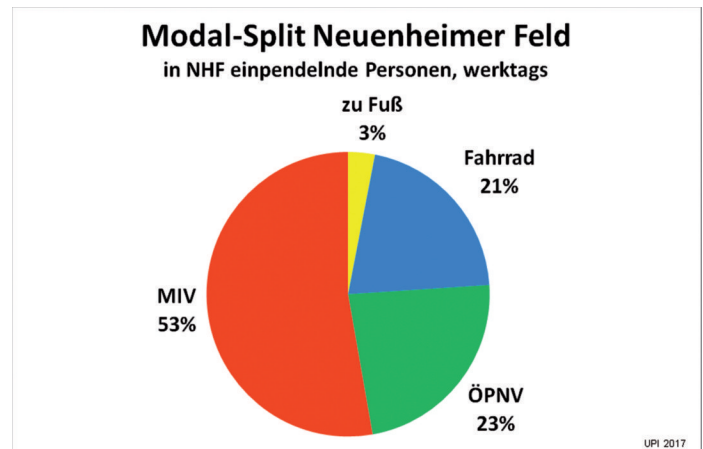


Bild 8: Modal Split der Einpendler ins Neuenheimer Feld¹³

Wie stark dieser hohe PKW-Anteil seine eigenen Stauprobleme verursacht, wurde in Handschuhsheim schon 2005 eindrucksvoll gezeigt, als auf Anregung des damaligen Ersten Bürgermeisters Prof. Dr. Raban von der Malsburg in einer Aktion in der Rottmannstraße der Platzbedarf einer Straßenbahn mit dem von Autos verglichen wurde (siehe Bild 9). Eine Variobahn, die zur Rushhour zu 90% besetzt ist, ersetzt rund 170 PKW. 170 PKW brauchen zum Fahren eine Fahr-

¹³ MIV = Abkürzung für Motorisierter Individualverkehr; ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr

bahnlänge von 3,3 Kilometern. (Zum Vergleich: Vom Hans-Thoma-Platz bis zum Hauptbahnhof sind es über die Berliner Straße 2,9 Kilometer.)¹⁴



Bild 9: Flächenvergleich Straßenbahn - Autos

Der hohe PKW-Anteil hat mehrere Ursachen. In den letzten Jahrzehnten wurde der PKW-Verkehr einseitig bevorzugt, z. B. durch eine großzügige Bereitstellung von Parkplätzen, von denen auch heute noch über 2100 Parkplätze im NHF für ihre Nutzer kostenlos sind. Die übrigen werden zwar mit geringen Gebühren bewirtschaftet, ihr Preis ist in der Vergangenheit jedoch viel weniger gestiegen als z.B. der Preis des Jobtickets für die Beschäftigten oder des Studententickets. Und viele Beschäftigte (gerade der Institutionen, deren Parkplätze für die Beschäftigten kostenlos sind) kommen bis heute noch nicht in den Genuss des normalen Jobtickets, sondern müssen, wenn überhaupt, mit dem deutlich teureren, von Mitarbeitern selbst finanzierten, Jobticket vorlieb nehmen.¹ Dazu kommt, dass die Qualität der bestehenden Alternativen zum Auto ziemlich schlecht ist. Die S-Bahn wurde und wird zwar gut ausgebaut und auch gut angenommen, der Transfer vom Hauptbahnhof zum Campus erfolgt jedoch mit oft überfüllten Bussen, die oft selbst im Auto-Stau stehen. Und die Bedingungen für das Fahrrad sind, vor allem

von Süden her in der Mittermaierstraße, alles andere als einladend. Für die, die trotzdem das Fahrrad benutzen, stellen Uni, Forschungsinstitute und Kliniken viel zu wenige überdachte Fahrradstellplätze zur Verfügung. Selbst in der Anfahrtsbeschreibung der Unikliniken für Besucher wird ausführlich die Anfahrt mit dem PKW incl. genauem Lageplan aller Parkplätze und ihrer Kapazität erläutert, einen Link zur Fahrplanauskunft des VRN oder der DB sucht der Ortsfremde auf den Seiten jedoch vergeblich.¹⁵

Die bisherige Bevorzugung des Autos und der schlechte Zustand der Alternativen sind aber gleichzeitig die beste Voraussetzung zur Lösung des Problems. Es gibt vielfältige Möglichkeiten, den Verkehr zum und vom Neuenheimer Feld besser, effizienter und umweltfreundlicher als heute abzuwickeln. Die Zeiten eines weiteren Ausbaus der Infrastruktur für das Auto sind ohnehin vorbei. Zuletzt sah man das an dem gescheiterten Ausbau der A 5 und der B 535. Nach den früheren Vorstellungen der Uni sollte der Unicampus mit einem Nordzubringer an die ausgebaute A 5 angeschlossen werden. Das Land Baden-Württemberg hatte sowohl den vierstreifigen Ausbau der B 535 wie den sechsstreifigen Ausbau der A 5 im Bereich Heidelberg für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015-2030 angemeldet. Davon schaffte es nur der Ausbau der A 5 zunächst zwar noch in den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans. Im endgültigen Bundesverkehrswegeplan jedoch wurde der Ausbau der A 5 zwischen Heidelberg und Hemsbach mit einem Investitionsvolumen von 297 Millionen Euro im letzten Jahr aus dem „Vordringlichen Bedarf“ herausgenommen und in den „Weiteren Bedarf“ zurückgestuft. Dies rief zwar im Juli 2016 alle Bundestagsabgeordneten der Region noch einmal auf den Plan, die in einem gemeinsamen Brief an den Bundesverkehrsminister die Höherstufung des A 5-Ausbaus verlangten. Der Bundestag folgte diesem Antrag aber nicht, er verweigerte im November 2016 endgültig die Höherstufung des Ausbaus der A 5. Damit besteht keine Chance einer Verwirklichung mehr bis mindestens 2035.

Ab 2019 gilt in Deutschland die verfassungsrechtlich verankerte Schuldenbremse, die ab diesem Zeitpunkt eine Neuverschuldung verbietet. Die Zeit großer, mit Schulden finanzierter Projekte wird dann zu Ende sein. Dies wird es auch finanziell erleichtern, die Probleme im Verkehrsbereich nicht mehr mit teuren Großprojekten, sondern mit preiswerteren und ökologisch nachhaltigen Konzepten anzugehen.

Ein Eingriff in das Naturschutzgebiet Alt-Neckar durch eine 5. Neckarquerung ist ohnehin nach Europarecht ohne eine vorherige Realisierung aller bestehenden Alternativen nicht möglich.¹⁶ Einem Autobahnzubringer durch das Handschuhsheimer Feld stehen die Interessen der wertvollen regionalen Erzeugung von Obst und Gemüse, des Naturschutzes und der Naherholung entgegen, außerdem die zu geringe verkehrliche Wirkung und der nicht mehr zu erwartende Ausbau der A 5.¹⁷

¹⁴ Weitere Informationen unter www.tiefburg.de/aktion_gegen_stau.htm

¹⁵ <https://www.klinikum.uni-heidelberg.de/Anfahrt-Parken.111315.0.html>

¹⁶ Prof. Dr. Ulrich Beyerlin und Prof. Dr. Rüdiger Wolfrum, Naturschutzrechtliches Gutachten zum Projekt der 5. Neckarquerung, Max Planck-Institut für ausländisches, öffentliches Recht und Völkerrecht, 20.1.2003

¹⁷ Fast Dreiviertel der PKW-Einpendler in den Campus kommen aus dem Westen und Süden. Diese müssten bei einer Nutzung des Nordzubringers jeweils einen Umweg über die nicht ausgebaute A 5 von ca. 14 km pro Tag fahren.

5.3 Bausteine eines künftigen Verkehrskonzepts

Für die Verbesserung der Verkehrsanbindung des Neuenheimer Feldes stehen in Zukunft z.B. folgende Maßnahmen zur Verfügung:¹⁸

1. Bau einer Campusbahn auf der seit Jahrzehnten geplanten zielnahen Trasse
2. Einbezug der immer noch über 2 100 kostenlosen PKW-Stellplätze in die Parkraumbewirtschaftung mit Parkgebühren
3. Steuerung des MIV durch Anpassung und Dynamisierung der Parkgebühren
4. Steuerung des MIV durch niedrigere Stellplatzverpflichtung
5. Neue Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Neckar in Kombination mit
6. Neues Parkhaus/Tiefgarage am Süden der neuen Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Neckar: Die Pendler können direkt von der Autobahn ins Parkhaus fahren und mit einem Spaziergang oder mit Park & Bike über den Neckar in den Campus gelangen.
7. Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
8. Ausreichende Zahl überdachter Fahrradabstellanlagen im Unicampus
9. Ausbau von Bike & Ride an den Haltestellen der S-Bahn und der OEG
10. Infrastruktur für Pedelecs und E-Bikes
11. Radschnellwege in die Region
12. Beschleunigung des ÖPNV
13. Straßenbahnlinie 24 ganztägig ab Schriesheim und zur Rushhour ab Weinheim
14. Zeitlich auf den Schichtdienst der Kliniken angepasstes ÖPNV-Angebot
15. Variabler Ausstieg im Busspätverkehr
16. Erhöhung des PKW-Besetzungsgrads durch Anreize für Fahrgemeinschaften¹⁹
17. Soft Policy: IndiMark
18. Public Awareness-Konzept
19. Aufhebung des bisher nicht genutzten alten Baurechts nördlich des Klausenpfads im Gewann „Hühnerstein“ und Verrechnung mit dem bisher schon um 12% überschrittenen B-Plan „Campus“
20. Koppelung der Geschossflächenzahl (GFZ) eines neuen B-Plans Campus NHF an nachgewiesene Fortschritte einer Verlagerung von PKW-Verkehr auf andere umweltfreundlichere und platzsparende Verkehrsmittel

Der Schlüssel zur Lösung der Probleme ist Punkt 20, die Koppelung der GFZ eines neuen B-Plans an Fortschritte im Verkehrsbereich und damit die Beteiligung der Problemursacher an der Lösung der Probleme.

5.4 Planfallberechnungen

Das UPI-Umwelt- und Prognose-Institut hat Anfang 2017 durchgerechnet, wie eine solche Lösung aussehen könnte. Dazu wurden die heutige Situation und 5 mögliche Planfälle

aus einem Teil der oben beschriebenen Bausteine eines zukünftigen Verkehrskonzepts berechnet:

Ist-Fall	Situation heute
Planfall A	Straßenbahn auf zielnaher Trasse + Anpassung und Dynamisierung der Parkgebühren + Bewirtschaftung aller PKW-Stellplätze im NHF mit Gebühren
Planfall B	Fahrrad- und Fußgängerbrücke über den Neckar + neues Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof
Planfall C	PKW-Parkhaus am Südbrückenkopf der Fahrrad- und Fußgängerbrücke
Planfall D	Erhöhung des PKW-Besetzungsgrads von heute 1,25 auf 1,5
Planfall A–D	Kombination der Maßnahmen A - D

Bild 10 zeigt die Ergebnisse der Planfallberechnungen. Der relativ hohe MIV-Anteil des durch den Campus verursachten Verkehrs lässt sich durch verschiedene Maßnahmen reduzieren. In einer Kombination allein der Maßnahmen A bis D lassen sich die täglichen Autofahrten (in den Grafiken rot: MIV-Fahrer) in und aus dem Campus um 55% reduzieren. Dieser Rückgang wird zu ca. zwei Drittel durch Umstieg auf den Umweltverbund und zu ca. einem Drittel durch Parken in einem neuen Parkhaus südlich des Neckars und durch Erhöhung des PKW-Besetzungsgrads verursacht.

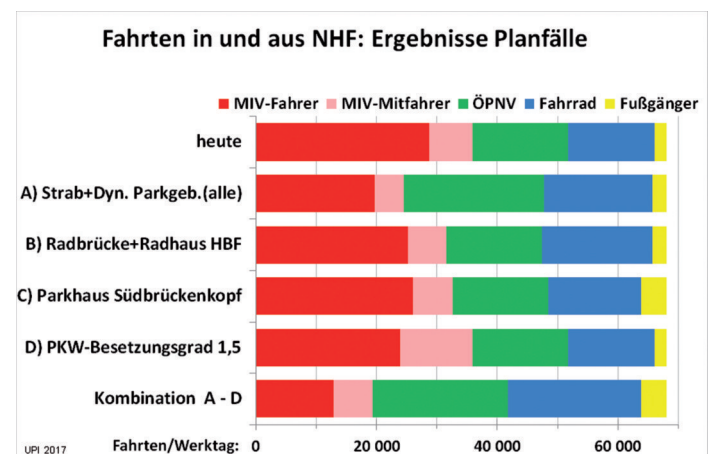


Bild 10: Ergebnisse der Planfälle: Zahl der werktäglichen Fahrten in und aus dem NHF ohne bauliche Verdichtung

Der Rückgang der Verkehrsbelastung durch den MIV ermöglicht Spielräume für das, was Universität, Kliniken und Forschungsinstitute wollen: Perspektiven für zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten. Bild 11 zeigt die sich daraus ergebenden Möglichkeiten. Allein durch eine Kombination der in den Planfällen A bis D berechneten Maßnahmen könnte die Geschossfläche im Campus Neuenheimer Feld von heute 800 000 auf 1 780 000 qm erhöht werden, ohne dass zusätzliche Verkehrsprobleme entstehen würden. Das wäre ein Wachstum um 120% im Vergleich zu heute. Eine solch starke Ausdehnung wird von der Universität und den Forschungseinrichtungen aber gar nicht gewünscht.

¹⁸ Die Maßnahmen sind in: Petra Bauer und Dieter Teufel, Masterplan Neuenheimer Feld, Jahrbuch 2016 des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V., Seite 104 – 111 näher beschrieben. http://www.upi-institut.de/_handschuhsheim/JB2016_Masterplan.pdf

¹⁹ Heute sind werktags 77% der in das NHF einfahrenden PKW mit nur einer Person besetzt.

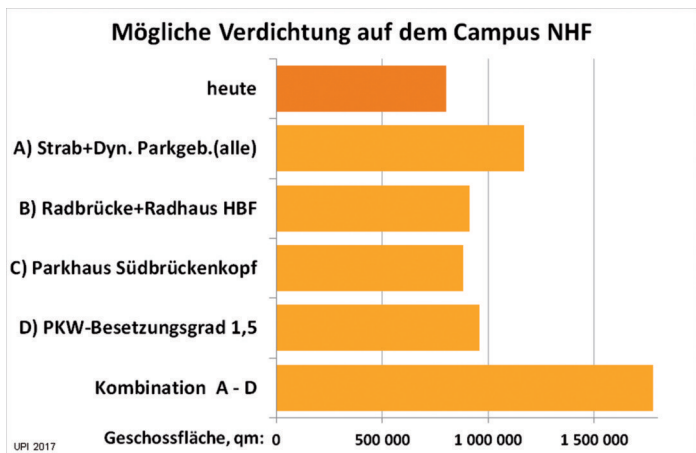


Bild 11: Mögliche Erhöhungen der zulässigen Geschossfläche für eine Verdichtung am Standort Neuenheimer Feld ohne zusätzliche Verkehrsprobleme

Die sich daraus ergebenden Spielräume können zur Senkung der Autoverkehrsbelastung genutzt werden. Die Umlagerung von Autoverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger könnte z. B. je zur Hälfte zur Erhöhung der GFZ und zur anderen Hälfte zur Reduzierung der Verkehrsprobleme genutzt werden. In Bild 12 sind die Ergebnisse unter dieser Annahme dargestellt. Bei einer solchen Vorgehensweise könnte die Geschossfläche im Campus von heute 800 000 auf 1,29 Millionen qm, dadurch die Zahl der täglichen Fahrten in und aus dem Campus von heute 68 000 auf 110 000 erhöht werden und gleichzeitig die Zahl der täglichen Autofahrten von heute 28 700 auf 20 800 verringert werden.

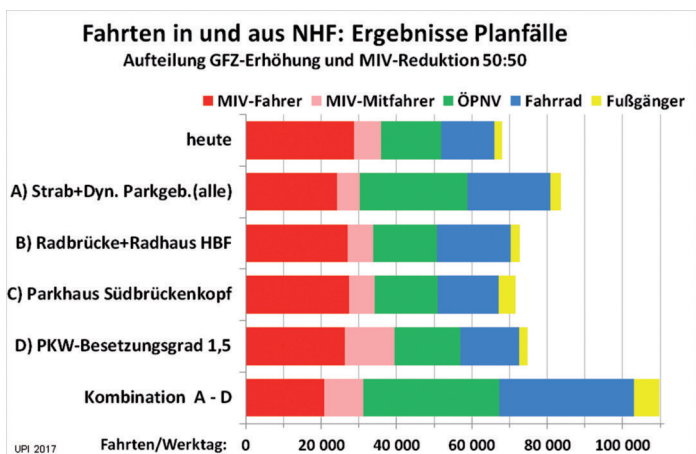


Bild 12: Zahl der werktäglichen Fahrten in und aus dem NHF bei 50:50 Aufteilung der Entlastung auf Erhöhung der GFZ und Verringerung der Verkehrsbelastung²⁰

Es wäre natürlich auch eine beliebig andere Aufteilung zwischen der Erhöhung der GFZ und der Reduktion des Autoverkehrs möglich. Bild 13 zeigt die Ergebnisse, wenn die sich durch Verwirklichung der Planfälle ergebende Entlastung zu einem Drittel zur weiteren Verdichtung im Campus und zu zwei Dritteln zur Verringerung der Verkehrsbelastung verwendet würde. Bei einer solchen Vorgehensweise könnte die Geschossfläche im Campus von heute 800 000 auf 1,125 Millionen qm, die Zahl der täglichen Fahrten in und aus dem

Campus von heute 68 000 auf 96 000 erhöht und gleichzeitig die Zahl der täglichen Autofahrten von heute 28 700 auf 18 000 verringert werden. Da die bisher für Parkplätze und Parkhäuser beanspruchten Flächen teilweise nicht mehr benötigt werden, können diese baulich genutzt werden.

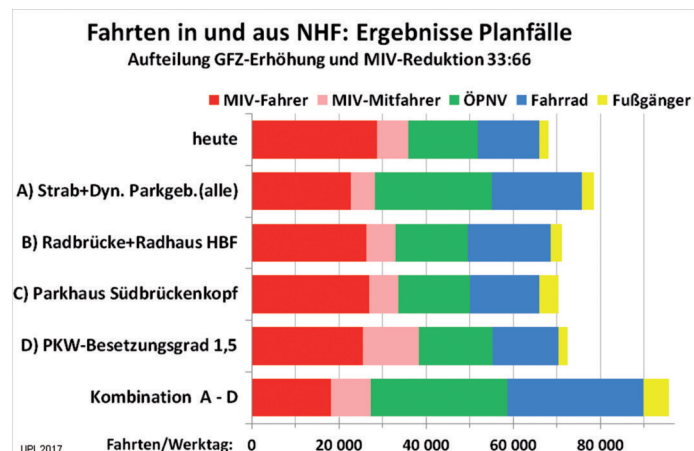


Bild 13: Zahl der werktäglichen Fahrten in und aus dem NHF bei 33:66 Aufteilung der Entlastung auf Erhöhung der GFZ und Verringerung der Verkehrsbelastung

In diesen berechneten Planfällen wurde erst ein Teil der möglichen Verkehrsmaßnahmen berücksichtigt. Durch Umsetzung weiterer Maßnahmen (wie z. B. der Bausteine 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17 und 18 des Kapitels 5.3 oder zusätzlicher Maßnahmen, die die Uni vorschlagen könnte), könnte der Autoverkehr weiter reduziert werden.

5.5 Der Schlüssel zur Lösung des Problems

Das Entscheidende ist die Koppelung der Geschossflächenzahl (GFZ) eines neuen Bebauungsplans Campus NHF an nachgewiesene Fortschritte einer Verlagerung von PKW-Verkehr auf umweltfreundliche und platzsparende Verkehrsmittel. Dazu gibt es mindestens 4 Möglichkeiten: Dies könnte entweder a) im B-Plan selbst oder b) vertraglich zwischen Universität und Stadt in einem Durchführungsvertrag parallel zur Erstellung eines neuen B-Plans festgelegt werden. Darin könnten Maßnahmen und Bedingungen festgeschrieben werden, die erfüllt werden müssen, damit der B-Plan gültig wird oder bleibt. Werden sie in einem gewissen Zeitraum nicht erfüllt, verfällt das Planungsrecht. Es wäre auch möglich, c) in einem neuen B-Plan die heutige GFZ festzuschreiben oder d) den bestehenden B-Plan zu belassen und weitere Befreiungen²¹ für neue Bauvorhaben an nachgewiesene Fortschritte der Umsetzung der Verkehrsmaßnahmen zu koppeln. Die letzten beiden Möglichkeiten entsprechen im Übrigen auch der bestehenden Rechtslage: Eine Befreiung nach § 31 BauGB muss mit öffentlichen Belangen, u.a. der Bewältigung des durch ein Bauvorhaben verursachten zusätzlichen Verkehrsaufkommens, vereinbar sein. Befreiungen, die zu einer Beeinträchtigung öffentlicher Belange führen, dürfen nach dem Baugesetzbuch nicht erteilt werden. Der Entlastungseffekt durch Verkehrsmaßnahmen wäre jeweils durch Vorher-/Nachher-Untersuchungen incl. Ver-

²⁰ Annahme: Die sich durch Verwirklichung der Planfälle ergebende Verkehrsentslastung wird jeweils zu 50% zur weiteren Verdichtung im Campus NHF und zu 50% zur Verringerung der Verkehrsbelastung verwendet.

²¹ Eine „Befreiung“ ist eine genehmigte Überschreitung der zulässigen GFZ eines Bebauungsplans.

kehrszählungen genau nachzuweisen, bevor weitere Verdichtungen genehmigt werden können.²²

Der Vorteil einer solchen Regelung wäre, dass Universität und Forschungsinstitute, anders als bisher, nun ein Interesse an modernen und umweltfreundlichen Maßnahmen wie z. B. einer modernen Campusbahn auf einer verbrauchernahen Trasse hätten. Einer Elite-Universität würde es nicht schwer fallen, etwaige Probleme bei der Umsetzung der Maßnahmen elegant und nach dem Stand moderner Wissenschaft zu lösen. So ergäbe sich eine Symbiose zwischen Stadtentwicklung, Lösung der Verkehrsprobleme und Wissenschaftsentwicklung, ein Ausgleich zwischen den Interessen von Universität und Stadt.

Wichtig ist, dass zur Lösung der Probleme nicht der übliche Weg der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes gewählt werden kann. Normalerweise werden bei der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes zunächst die Wachstumswünsche, in diesem Fall der Universität und der anderen Institutionen im Neuenheimer Feld, abgefragt und dann durch Planfallberechnungen versucht, den sich aus diesem Wachstum ergebenden Verkehr in Zukunft stadtverträglich abzuwickeln. Dieser Weg wurde in der Vergangenheit versucht, er ist gescheitert. Deshalb muss jetzt der Weg wie oben beschrieben nach Baugesetzbuch beschritten werden, indem untersucht wird, welche Verdichtung überhaupt noch verkehrlich abgewickelt werden kann. Ein Wachstum wird nur noch in dem Maße möglich sein, in dem Maßnahmen zur Verringerung von Autoverkehr tatsächlich umgesetzt und wirksam wurden.

Die Lösung der Probleme wird allerdings durch die Versäumnisse der Vergangenheit beeinträchtigt. Schon bei dem

bestehenden „Bundesprogramm 2015 bis 2019“ zur Förderung von Projekten des Öffentlichen Nahverkehrs, mit dessen Hilfe die Campusbahn verwirklicht werden sollte, hatten Städte und Kommunen Projekte im Wert von 5,5 Milliarden Euro beantragt. Tatsächlich wurden in das Bundesprogramm aber nur Projekte von 1,5 Milliarden Euro aufgenommen. Das Programm wird zwar fortgeführt, der Bundesfinanzminister lehnt jedoch eine Aufstockung der Mittel ab.²³ Durch die Verhinderung der Campus-Bahn durch die Universität wurde ihre Verwirklichung innerhalb des laufenden Förderprogramms unmöglich, eine Finanzierung durch öffentliche Zuschüsse in Zukunft ist ungewiss. Es wäre allerdings möglich, eine moderne Campusbahn auch ohne öffentliche Zuschüsse durch die Einnahmen aus der Bewirtschaftung aller Stellplätze (Maßnahmenvorschläge 2 und 3) mit höheren Parkgebühren zu finanzieren (Planfall A).²⁴

6 Zusammenfassung

Die Wünsche der Universität und der Forschungseinrichtungen nach zusätzlichen Entwicklungsmöglichkeiten und der Wunsch der Bevölkerung nach Schutz des Handschuhsheimer Felds und des Naturschutzgebiets Alt-Neckar lassen sich miteinander vereinbaren, wenn ein weiteres Wachstum auf dem bestehenden Uni-Campus an die vorherige Reduzierung des Autoverkehrs gekoppelt wird. Dazu bestehen große Potentiale.

Dies wäre ein neues Konzept eines Ökologischen Wachstums, eines Wachstums ohne zusätzliche Umweltprobleme. Wenn eine Elite-Universität das nicht realisieren könnte, wer sollte es dann umsetzen können?

²² Der Beschluss für eine Maßnahme oder die bloße Realisierung einer Maßnahme genügt nicht, da Maßnahmen auch schlecht durchgeführt werden können (z.B. Strab auf zielferner Trasse oder Strab im Schrittempo)

²³ „Infrastruktur in Deutschland: Städten fehlt Geld für Nahverkehr“, Wirtschaftswoche, 13.1.2017

²⁴ UPI-Umwelt- und Prognose-Institut, Konzept zur Finanzierung einer Campusbahn und einer Fahrrad- und Fußgängerbrücke durch Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung im Neuenheimer Feld, November 2016