

Änderungsantrag „Masterplan Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen

Der SEVA empfiehlt dem Gemeinderat, den aktuellen Sachstand zum Masterplan Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen zur Kenntnis zu nehmen und aufbauend auf die vorliegenden Entwicklungsperspektiven, die Öffentlichkeitsbeteiligung (öffentliche Veranstaltung, online-Beteiligung, Forum), die Stellungnahmen der Experten und die Arbeitsergebnisse der Projektträger zu beschließen,

1. dass folgenden Erkenntnisse aus dem Planungsatelier Grundlage für die weitere Bearbeitung in der Konsolidierungsphase sind:

a.) Das Zusammenfassen von Nutzungen in Quartiere und eine bauliche Verdichtung, die Festlegung von Raumkanten *im Innern des Campus*, die den Campus klar strukturieren und dabei eine größtmögliche Offenheit und Flexibilität für zukünftige Bauvorhaben innerhalb dieser Quartiere bietet, *und einen eindeutig definierten Siedlungsrand zum Handschuhsheimer Feld*, ist ein langfristig tragfähiges städtebauliches Konzept und schafft auch für eine zusammenhängende und weitgehend autofreie Campusmitte eine solide Basis für den künftigen Masterplan.

b.) Der Hühnerstein wird unter Berücksichtigung einer angestrebten Biotopvernetzung und unter Rücksichtnahme auf heute bestehende Nutzungen *und baurechtlichen Vorgaben* erst dann städtebaulich weiterentwickelt, wenn die im letztlich zu beschließenden Masterplan definierten Verdichtungspotentiale ~~weitgehend ausgeschöpft sind. Durch einen zukünftigen „Bau-Flächentausch“ von Bestandssportflächen mit den nördlichen, derzeit am Hühnerstein baurechtlich gesicherten Flächen, wird die Ausdehnung einer Bebauung nach Norden etwa um die Hälfte reduziert, die Anbindung neuer baulicher Strukturen an ein kleinteiliges Wegenetz optimiert und Entwicklungspotenzial für den Sport geschaffen. ausgeschöpft sind. Die Variante „Bau-Flächenaustausch“ soll in der Konsolidierungsphase auf die ökologischen Auswirkungen des Hühnersteins und städtebaulich geprüft werden.~~

c.) Durchgängige Freiraumverbindungen vom *Siedlungsrand Handschuhsheimer Feld* durch den Campus zum Neckar erhöhen die Aufenthaltsqualität. Eine klare ~~hierarchisch aufgebaute~~ Freiraumstruktur schafft Orientierung, definiert für den Campus und die einzelnen Quartiere zentrale Freiräume und Plätze, bildet ein engmaschiges, „grünes“ Wege (Ring-)netz und bietet so die Voraussetzung für einen Campus der kurzen Wege.

d.) Den Neckarbogen (60 m-Linie) weiterhin von Bebauung freizuhalten stärkt die Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten am Neckarbogen sowohl für die Campusnutzer als auch die Stadtgesellschaft und knüpft an gesamtstädtische Projekte an.

e.) Wohnen auf dem Campus ist die effektivste Methode, um Pendler- und Autoverkehre zu reduzieren. Deshalb wird der Anteil von Wohnen für Beschäftigte und Studierende auf dem Campus deutlich erhöht.

f.) Zur Reduktion von Parkplätzen können Parkflächen und -häuser mit Baufeldern belegt werden.

g.) Die Vorgabe eines Zuwachses der Bruttogrundfläche von 818 000 qm zusätzlich zum Bestand von 1 094 000 qm (2017) wird innerhalb der Blauen Linie nicht überschritten (Anlage 08 zur Drucksache 0192/2018/BV). Nicht die Geschossfläche sondern die Bruttogrundfläche soll für den Vergleich der Entwürfe herangezogen werden. Die in Untergeschossen realisierbare anteilige Bruttogrundfläche soll gesondert ausgewiesen werden.

2. dass der integrationsfähige, städtebauliche und freiraumplanerische Ansatz der Teams Astoc und Höger die Basis für die nun zu erarbeitenden Entwicklungsentwürfe bilden. Auf dieser Grundlage werden die in Beschlusspunkt 1 genannten Eckpfeiler vertiefend betrachtet und folgende Ideen und Vertiefungsbereiche der weiteren Entwicklungsperspektiven aufgenommen beziehungsweise geprüft:

a.) Erarbeitung weiterer Verdichtungspotentiale auf dem Campus und Vertiefung des daraus resultierenden Bebauungs- und Nutzungskonzeptes. (Ansatz Team Höger)

b.) Begleitende Optimierung des städtebaulichen und freiraumplanerischen Ansatzes in Bezug auf bioklimatische Effekte innerhalb des Campus (Ansatz Team Heide, Höger)

c.) Prüfung von „grünen“ Übergängen im Campusbereich zwischen der nördlichen Bebauung und dem Handschuhsheimer Feld

d.) Prüfung von Varianten ~~mit dem Aufbau von Mobilitäts-Hubs und einer möglichen Campusflotte (Ansatz Team Astoc)~~ zur inneren Erschließung sowie der äußeren ÖPNV-Erschließung aus möglichen Kombinationen der folgenden Bausteine:

(1) Seilbahn von einem P+R-Platz an der S-Bahnstation Pfaffengrund/Wieblingen über den SRH-Campus in Wieblingen und Campus Im Neuenheimer Feld (INF) auf die Berliner Straße (Ansatz Team Heide)

~~(2) Straßenbahnführung von der Tiergartenstraße über eine neue Neckarbrücke (berechtigt nur für Rettungsfahrzeuge und den Umweltverbund: Rad- und Fußverkehr, ÖPNV) zum P+R-Platz (S-Bahn Pfaffengrund/Wieblingen) und nach Mannheim~~

(3) Mobilitätsvariante mit einer Fuß- und Fahrradbrücke mit Anbindung Mobilitäts-Hub S-Bahnhof Wieblingen, Radschnellweg Mannheim-Heidelberg, OEG-Haltestelle und SRH

(4) Mobilitätsvariante ohne 5. Neckarquerung

(4) Straßenbahn-Stichstrecke von der Berliner Straße über die gesamte Tiergartenstraße bis zum Sportzentrum Nord

(5) Straßenbahn-Campusring von der Berliner Straße über eine unmittelbar südlich des Technologieparks und nördlich der bisherigen Straße „Im Neuenheimer Feld“ gelegene Verbindung über die Kopfklinik auf die Tiergartenstraße, über die Tiergartenstraße und die Kirschnerstraße zurück auf die Berliner Straße ~~(Team Höger und Moller)~~

(6) Straßenbahn-Campusring (Team Höger) Linie z.Z. von PHV-Hans-Thoma-Platz (PHV-Wildwerke-PfaffengrundKranischweg-Eppelheimerstraße-Czerybrücke-Betriebshof-Campusring INF über Kirschnerstraße-Straße INF-Berliner Straße-Hans-Thoma-Platz-Weinheim)

(7) Straßenbahn-Campusring (Team Höger) Linie z.B. von Bismarckplatz-HBF-Campusring INF über Kirschnerstraße- Straße INF-Berlinerstraße-Hans-Thoma-Platz-Schriesheim

(8) Campusflotte und Mobilitäts-Hubs (Team Astoc)

In jeder Variante ~~sollen~~ können notwendige Buslinien als Ergänzung geprüft werden. Bei der Entwicklung und Bewertung der Mobilitätsvarianten werden die Experten, lokalen Fachvertreter und die RNV einbezogen.

e.) Eine Straßenbahnbrücke über den Neckar ins Neuenheimer Feld wird erst untersucht, wenn die im Ergebnis des Masterplanverfahrens festgelegten Maßnahmen nicht die nötige Verbesserung gezeigt haben.

f.) Ausarbeitung eines tragfähigen perspektivischen technischen Infrastrukturkonzeptes und des jeweils damit zusammenhängenden Flächenbedarfs und dessen jeweilige Integration in das Städtebau- und Freiraumkonzept als Entscheidungsgrundlage.

3. dass neben der Beauftragung der Teams Astoc und Höger und der bisherigen Experten weitere Gutachten für die Vertiefung in der Konsolidierung beauftragt werden:

a.) gesamtstädtische Betrachtung der verkehrlichen Aus- und Wechselwirkungen

b.) Kostenvergleich Verkehrsvarianten

c.) ~~Vorbereitung eines CO₂-Vergleiches von Verkehrsvarianten und Prüfung weiterer umweltrelevanter Fragen~~—Die Mobilitätsvarianten werden nach CO₂-Gesamtemissionen (gesamte Fahrstrecken), Leistungsfähigkeit der

Verkehrerschließung, Nutzersicherheit, Investitions- und Unterhaltskosten und weiterer umweltrelevanter Fragen verglichen. Die Verkehrsberechnungen und die Berechnung der CO₂-Gesamtemissionen der Verkehrsvarianten werden durch unabhängige Gutachter wie z.B. IVAS Dresden durchgeführt. Stellplatzkapazitäten und Parkkosten des MIV werden in der Konsolidierungsphase behandelt.

d.) Die Mobilitätsvarianten, sofern sie über die Blaue Linie hinausreichen, müssen innerhalb der Bürgerbeteiligung mit den betroffenen Stadtteilen geprüft und diskutiert werden.

e.) klimaökologische Analyse und Bewertung

Die Vogel-Fledermaus- und Biotoptypenkartierung aus dem Jahr 2019/2020 ~~wird~~ die Umweltverträglichkeitsuntersuchung v. 2005 und alle weiteren Richtlinien und Gesetze zum Naturschutzgebiet „Unterer Neckar“ werden Grundlage für die Konsolidierungsphase.

4. dass in der Konsolidierungsphase erste Vorschläge für eine **strukturierte Umsetzung des künftigen Masterplans** erarbeitet werden. 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. Dabei kann ein stufenweises Vorgehen gewählt werden. Die Wirksamkeit der Verkehrsmaßnahmen ist durch Verkehrszählungen nachzuweisen.

5. Der Gemeinderat wird regelmäßig über die Zwischenstände informiert.

Insofern die Anlage 01 (0057/2020(BV) der geänderten Beschlussvorlage widerspricht, hat die geänderte Beschlussvorlage Vorrang.