

Masterplan Neuenheimer Feld

– Petra Bauer und Dieter Teufel –

1 Vorgeschichte

Seit 2010 arbeitet die Stadtverwaltung Heidelberg an einem Masterplan Neuenheimer Feld. Eines der Ziele des Masterplans ist die Schaffung von neuem Baurecht für die weitere bauliche Entwicklung des Bereichs Neuenheimer Feld.

Hintergrund ist, dass der aus dem Jahr 1961 stammende Bebauungsplan für den Unicampus bereits seit 2010 ausgeschöpft ist. Seither wurden für jedes weitere Bauvorhaben in Einzelfallentscheidungen Befreiungen erteilt. Im Februar 2016 war die nach dem Bebauungsplan zulässige Geschossfläche schon um 11% überschritten!¹

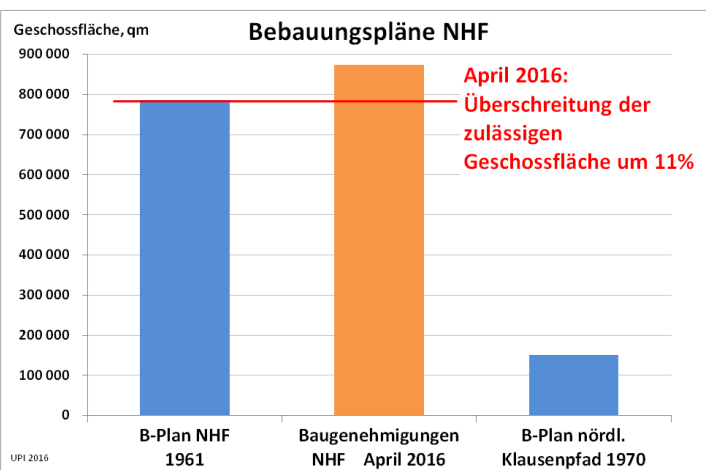


Bild 1: Bebauungspläne Neuenheimer Feld und realisierte Geschossflächen.

Die Universität will eine weitere Ausdehnung der Bebauung, auch über den bestehenden Bebauungsplan hinaus, obwohl sie seit Jahrzehnten den Bau einer modernen Straßenbahn-anbindung verhindert. Im Neuenheimer Feld gibt es heute 15 000 Arbeitsplätze, 14 000 Studenten, 3 000 Einwohner sowie Freizeit- und Sporteinrichtungen. Es stellt sich deshalb

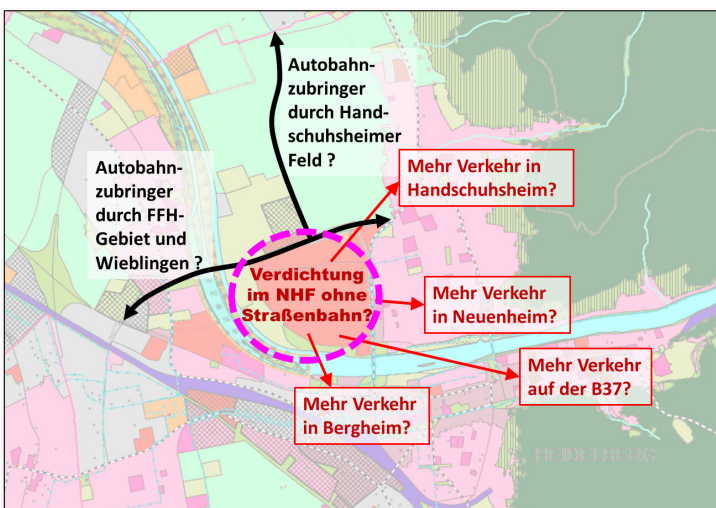


Bild 2: Fragestellungen des Masterplans Neuenheimer Feld

die wichtige Frage, ob eine weitere bauliche Verdichtung mit einer entsprechenden weiteren Zunahme des Verkehrs ohne modernes, leistungsfähiges Verkehrsmittel in Zukunft überhaupt noch möglich und verantwortbar ist (siehe Bild 2).

Wichtig ist außerdem, dass das Neuenheimer Feld nicht nur Unigelände ist, sondern vielfältige Funktionen besitzt, die es zu berücksichtigen gilt. Dies wird in einer Übersicht des Stadtplanungsamtes deutlich. (Bild 3)



Bild 3: Flächenbereich des Masterplans und Funktionen im Neuenheimer Feld, aus².

Zwischen 13.08.2010 und 27.03.2015 hatten bereits insgesamt 39 Arbeitskreissitzungen und 10 Sondersitzungen zwischen Universität, Klinikum, Forschungsinstituten und Ämtern der Stadtverwaltung im Rahmen des Masterplans Neuenheimer Feld stattgefunden, ohne dass der Gemeinderat oder die Öffentlichkeit Genaueres davon erfahren hatte.

Im Februar und März 2015 stellten GAL und GRÜNE den Antrag: „Der aktuelle Stand des Masterplans für das Neuenheimer Feld ist dem Gemeinderat umgehend vorzulegen.“, denen sich die SPD, die Bunte Linke, die CDU und die HD P&E anschlossen.

Daraufhin legte die Stadtverwaltung dem Gemeinderat umfangreiche Unterlagen vor, von denen die wichtigsten hier kurz beschrieben seien:

Beispiele aus den Kurzprotokollen der Sitzungen³ (Hervorhebungen d. Verf.):

„23.05.2011, Vorgespräch für den 24.05.“

1 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 786 300 qm. Gleichzeitig ist eine Mindest-Freifläche von 1,2 qm pro qm GF festgelegt. Im Februar 2016 war eine GFZ von 1,0006 erreicht. Der B-Plan nördlich des Klausenpfades Gewinn Hühnerstein von 1970 umfasst eine Fläche von 10 ha und legt eine zulässige Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,5 fest. Daraus ergibt sich eine GF von 150 000 qm.
 2 Masterplanprozess Neuenheimer Feld – Neckarbogen, Präambel und Ziele, Anlage 16 zur Drucksache: 0192/2015/BV
 3 Anlage 14 zur Drucksache: 0192/2015/BV: Masterplan Neuenheimer Feld / Neckarbogen Dokumentation Arbeitskreis, Eckpunkte des bisherigen Masterplanprozesses; Hervorhebungen durch Verfasser

- Einzelvorhaben Parkraum: Neubau Parkdeck östlich MPI-Recht (INF 507), Erweiterung Parkdeck gegenüber Kopfklinik (INF 160), Neubau Parkdeck nördlich Kinderklinik (INF 699)

- **Geschossflächenzahl aus Bebauungsplan von 1961 (0,9) ist nun ausgeschöpft; ab sofort sind Befreiungen notwendig; dies sind Einzelfallentscheidungen**

- Teilnehmer: Dez II, UBA, 61, 63⁴

24.05.2011, Informationsgespräch am Stadtmodell

- Information über den Zwischenstand und die Arbeitsweise

- Einbeziehung weiterer Beteiligter und der Öffentlichkeit erst nach Klärung des Themas Straßenbahn, d.h. voraussichtlich ab Frühsommer 2012

- Der jeweils abgestimmte Stand des Masterplans soll bei den weiteren Baugenehmigungen zur Beurteilung der städtebaulichen Vertretbarkeit herangezogen werden

- Teilnehmer: Rektor, UBA, Oberbürgermeister, Dez II, 61

...

23.09.2011, 11. Arbeitskreissitzung:

- Teilkonzept Verkehrserschließung: vergleichende Diskussion Bestand, Variante Sondergebietserschließung, Variante Quartierserschließung

- Erläuterung der neuen gesamtstädtischen Verkehrsprognose 2025...

- **Nördliche Fuß-/Rad-Vernetzung: Bei stärkerer MIV-Funktion des Klausenpfads können nicht alle in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fuß-/Rad-Wege durchgebunden werden.**

...

13.01.2012, 14. Arbeitskreissitzung

- Beauftragung Verkehrsgutachten

...

16.03.2012, Informationstermin Campus-Anlieger zum Verkehrsgutachten

- Sachstand Masterplanung

- Gesamtstädtisches Verkehrsmodell

- Erschließungsvarianten Neuenheimer Feld und Aufgabenstellung Verkehrsuntersuchung

- Eingeladen/Teilnehmer: UBA, UK, Uni, DKFZ, PH, MPI med. Forschung, MPI-Recht, SWH, Nierenzentrum, Unterländer Studienfond, Olympiastützpunkt, Allg. Studierendenausschuss, 12, 61, 63, 81⁴

...

30.11.2012, 21. Arbeitskreissitzung

„- Zwischenergebnisse Verkehrsuntersuchung Erschließung Bestand, „Sondergebiet“, „Quartier“

- Verabredung, die Stellplatzprognose zu überarbeiten (als Eingabegröße für Verkehrsuntersuchung)“

Am 23.7.2015 beschloss der Gemeinderat daraufhin mit 36 Ja- und 8 Neinstimmen:

„Der Gemeinderat beschließt, dass die Stadt gemeinsam mit der Universität unter Einbindung aller weiteren Akteure und

Bürgerbeteiligung einen Masterplan Neuenheimer Feld einschließlich der verkehrlichen Erschließung erarbeitet.

Die Erarbeitung des „Masterplans Neuenheimer Feld“ umfasst auch die Prüfung über die Verlegung des Individualverkehrs von der Straße „Im Neuenheimer Feld“ auf den „Klausenpfad“ und die Machbarkeit der 5. Neckarquerung zwischen Wieblingen und dem Neuenheimer Feld.“⁵ Der zweite Satz (Ausbau Klausenpfad und 5. Neckarquerung) kam durch einen von Stadtrat Wolfgang Lachenauer eingebrachten Antrag der HEIDELBERGER zustande, der von Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner in den Beschlussvorschlag aufgenommen wurde.

In der Vorhabenliste der Stadt Heidelberg wird der Masterplan NHF wie folgt beschrieben (Auszüge):

„Inhaltliche Beschreibung

Der Masterplan soll als gemeinsames Entwicklungskonzept vom Land Baden-Württemberg und von der Stadt Heidelberg eine Perspektive für die weitere Entwicklung der Universität und des Universitätsklinikums sowie der weiteren Nutzer im Neuenheimer Feld darstellen. Nach Fertigstellung bildet der Masterplan die Grundlage für die aufzustellenden Bebauungspläne.“⁶

Eine wichtige Frage bei der Aufstellung eines neuen Bebauungsplans wird sein, ob die seit Jahrzehnten geplante Campus-Straßenbahn realisiert wurde. Während die S-Bahn Rhein-Neckar mit großem Erfolg ausgebaut wird, hat der Unicampus bisher nur am äußeren östlichen Rand eine Schienenanbindung. Die Fahrgäste ins Zentrum des Campus oder zum Klinikring müssen mit Bussen vom Hauptbahnhof ins Neuenheimer Feld fahren, die oft überfüllt sind und häufig im Auto-Stau stecken bleiben. Deshalb war schon früh eine gute Straßenbahnanbindung des Campus an den HBF geplant.

2 Die Geschichte der Campus-Straßenbahn

06.11.1969	In dem Vertrag zwischen der Stadt Heidelberg und dem Land Baden-Württemberg lässt in IV (3) „das Land den Verkehr von öffentlichen Nahverkehrsmitteln auf der Strecke Nordtrasse (= heutige Straße „Im Neuenheimer Feld“)/Tiergartenstraße/ Verbindung/ Hofmeisterweg/ Kirschnerstraße zu. Das Land wird wegen der von der Straßennutzung durch ein öffentliches Nahverkehrsmittel ausgehenden Lärm- und Geruchsbelästigung keine Einwendungen erheben.“ ⁷
letzte 45 Jahre	Die Trasse für eine Straßenbahn wird in der Straße INF bei allen Planungen freigehalten.
17.06.1993	Der Gemeinderat beschließt mit großer Mehrheit im Sofortmaßnahmenprogramm Verkehr, dass die Planung einer Straßenbahnerschließung des NHF's begonnen werden soll.
Mai 1994	Das Universitätsbauamt veröffentlicht seine Gesamtplanung des Universitätsgebietes im NHF mit der vorgesehenen Straßenbahntrasse

4 Bedeutung der Abkürzungen: UBA= Universitätsbauamt. Die Nummern bezeichnen die städtischen Ämter: 12 = Amt für Stadtentwicklung und Statistik, 61 = Stadtplanungsamt, 63 = Baurechtsamt, 81 = Amt für Verkehrsmanagement

5 Drucksache 0192/2015/BV

6 Vorhabenliste der Stadt Heidelberg, 2015

7 siehe dazu Petra Bauer und Dieter Teufel, Straßenbahnen und Verträge, Jahrbuch des Stadtteilvereins Handschuhsheim, 2011

	se in der Straße „Im Neuenheimer Feld“ (INF) ⁸ (siehe Bild 4)
05.05.1994	Der Gemeinderat beschließt mit großer Mehrheit im Verkehrsentwicklungsplan, dass der Universitätscampus im NHF durch eine Straßenbahn erschlossen wird.
26.09.2001	In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans erneuert der Gemeinderat mit großer Mehrheit den Beschluss für den Bau einer zentral gelegenen Straßenbahn im NHF
2002-2004	Alle Trassenvorschläge der HSB werden durch die Universität abgelehnt.
26.10.2004	Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss des Gemeinderats (SEVA) beschließt einstimmig die Planung einer neuen Straßenbahnringstrecke über die Straße INF.
23.11.2004	Die Bezirksbeiräte Neuenheim und Handschuhsheim beschließen einstimmig, dass die Straßenbahn über die Straße INF geführt werden soll. Die Variante über den Klausenpfad soll nicht mehr weiterverfolgt werden.
16.12.2004	Der Gemeinderat fasst einstimmig einen Projektbeschluss für die Planung einer Straßenbahnringstrecke im NHF.
12.10.2005	Die Bezirksbeiräte Neuenheim und Handschuhsheim beschließen zum zweiten Mal einstimmig, dass die Straßenbahn über die Straße INF geführt werden soll. Die Variante über den Klausenpfad soll nicht mehr verfolgt werden.
15.10.2005	Uni-Rektor Prof. Dr. Hommelhoff erklärt, dass er die Lage der Straßenbahntrasse verkehrspolitisch nicht beurteilen könne. Er hält jedoch kompromisslos an der Trasse Klausenpfad fest.
25.10.2005	Der SEVA beschließt mit einer Mehrheit von 10 zu 4, dass die Straßenbahn über die Straße INF führen soll.
10.11.2005	Der Gemeinderat beschließt die Straßenbahn im NHF, lässt aber die nördliche Trasse noch offen. Um der Uni entgegen zu kommen, sollen noch Gutachten erstellt werden.
2006 -2009	Ausführliche Prüfung der Varianten und aller Einwände gegen eine Straßenbahnerschließung des Unicampus.
21.04.2009	Mit Vierfünftel-Mehrheit (30 Stimmen dafür, 7 dagegen, 2 Enthaltungen) beschließt der Gemeinderat Heidelbergs die Straßenbahn auf der vorgesehenen Trasse über die Straße INF.
14.12.2010	Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner und RNV stellen den Planfeststellungsantrag an das Regierungspräsidium Nordbaden.
10.06.2014	Das Regierungspräsidium übergibt nach dreieinhalb Jahren ausführlicher Prüfung den Planfeststellungsbescheid für die Straßenbahnringlinie Neuenheimer Feld.

25.07.2014	Universität, DKFZ, Max-Planck-Institut und Unterländer Studienfond legen Klage gegen die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld ein.
18.12.2014	Der VGH Mannheim stoppt im vorläufigen Eilverfahren die Straßenbahn. Dadurch kann die RNV vom Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums vorläufig keinen Gebrauch machen.
01.07.2015	Der SEVA stimmt mit einer Mehrheit von 13 zu 0, der Gemeinderat mit einer Mehrheit von 31 zu 3 den Planänderungen für die Straßenbahn zu.
06.07.2015	Stadt und RNV reichen beim Regierungspräsidium Antrag auf Planänderung ein, um den Klägern entgegen zu kommen.
11.08.2015	Erörterungstermin Planänderungen.
29.01.2016	Das Regierungspräsidium Karlsruhe genehmigt die Planänderungen.
11.05.2016	Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim gibt den Klagen von Uni und MPI Recht und hebt den Planfeststellungsbeschluss für die Straßenbahn auf.

2.1 Falsche Trasse?

In dem Gerichtsverfahren spielte eine Hauptrolle, dass die Kläger monierten, dass die Straßenbahntrasse angeblich nie in der zentralen Lage in der Straße „Im Neuenheimer Feld“ (INF) vorgesehen gewesen wäre. Dies wird jedoch z.B. bereits durch einen Blick in die Dokumentation der Gesamtplanung der Universität vom Mai 1994 widerlegt. In der Straße INF wurde nicht nur von Anfang an eine Trasse für eine Straßenbahn freigehalten, diese ist z.B. auch in der Gesamtplanung der Universität 1994 als Straßenbahntrasse eingezeichnet (siehe Bild 4).

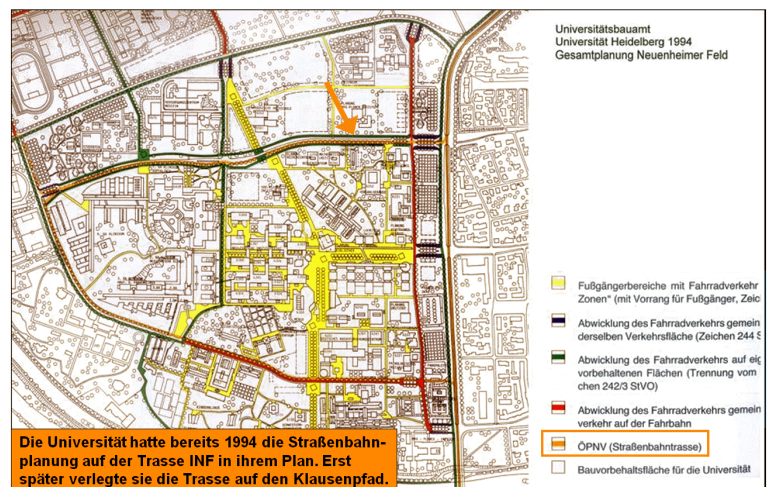


Bild 4: Führung der Straßenbahntrasse in der Straße INF, Gesamtplanung der Universität 1994⁸.

2.2 Zerschneidung des Uni-Campus?

Ein weiteres oft vorgebrachtes Argument der Unispitze lautet, dass die Campus-Straßenbahn den Uni-Campus zerschneiden und in zwei Hälften teilen würde.

Die Gesamtlänge der Trasse der Straßenbahn NHF beträgt 2 555 m. Davon sind lediglich 14% oder ca. 369 m mit einem trassenbegleitenden Geländer versehen. Entlang der

⁸ Staatliche Hochbauverwaltung Baden-Württemberg vertreten durch das Universitätsbauamt Heidelberg, Universität Heidelberg im Neuenheimer Feld - Dokumentation der Gesamtplanung, Mai 1994, Seite 19

Trasse wird es insgesamt 17 Gleisquerungen geben. 75% der Strecke (1910 m) sind Rasengleis mit hoch liegender Rasendecke bis Oberkante Schiene.

Nach dem vorläufigen Baustopp des VGH versuchten Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner und die Stadtverwaltung, sich mit den Klägern gegen die Straßenbahn außergerichtlich zu einigen, indem sie ihnen weit entgegen kamen. Zusätzlich zum Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums soll

- die Straßenbahntrasse zwischen Kopfklinik und Mathematikum statt hochelastischer Lagerung in dem noch besseren Masse-Feder-System erschütterungsfrei gelagert werden,
- im Bereich der Institute Rechenzentrum, Physikalische Chemie und Geowissenschaften bis zum Mathematikum ein stromloser Abschnitt eingerichtet werden
- eine geänderte Trassenführung außerhalb des Botanischen Gartens und
- eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Streckenbereich zwischen Kopfklinik und der Haltestelle Geowissenschaften / Technologiepark von 31 km/h für die Straßenbahn angeordnet werden und
- der Forderung des MPI auf eine zweite Ausfahrt nach Norden nachgekommen werden.

Diese Vorgehensweise wurde am 5.3.2015 von einer großen Mehrheit des Gemeinderats mit 37 Ja- gegen 6 Nein-Stimmen gebilligt. In einer nicht-öffentlichen Gemeinderatssitzung am Tag zuvor erklärten allerdings die Kläger, vor allem das DKFZ und das MPI für Völkerrecht, dass sie die Klagen gegen die Straßenbahn nicht zurückziehen werden, obwohl Oberbürgermeister Dr. Würzner und Wissenschaftsministerin Bauer die Forschungseinrichtungen zuvor noch dringend um Kompromissbereitschaft gebeten hatten.

Gleichzeitig kündigten die Kläger interessanterweise an, dass sie ihre Einrichtungen in Zukunft im Neuenheimer Feld um 40% bis 50% erweitern möchten. Diese Nachverdichtung ginge weit über den bisherigen Bebauungsplan „Neuenheimer Feld“ hinaus und wäre ohne ein modernes Massenverkehrsmittel in Form einer Straßenbahn nicht denkbar. Wenn die Straßenbahn durch diese Institutionen aber verhindert wird, wird eine weitere Nachverdichtung im Neuenheimer Feld nicht möglich sein. Die Universität könnte dann z.B. im Campus Bahnstadt oder auf den Konversionsflächen expandieren. Das Bauplanungsrecht liegt in den Händen des Gemeinderats. Auch in einem weiteren Versuch im Juli 2015 appellierte Oberbürgermeister Dr. Würzner an die Universitätsspitze⁹, jedoch ohne Erfolg.

Wenige Tage später kam die Antwort des Uni-Rektors. Zum wiederholten Mal schlägt er als Lösung die Führung der Straßenbahn über den Klausenpfad vor und behauptet, „Bei solch einer Ringschließung müsste jeder Fahrgast maximal 200 Meter von der Haltestelle zu seinem Ziel zu Fuß gehen.“ Er verschweigt dabei jedoch, dass eine solche Straßenbahnführung über den Klausenpfad

- die vom Fahrgastaufkommen her zweitwichtigste Haltestelle im Neuenheimer Feld (Technologiepark/Geologische Institute) nicht bedienen würde und z.B. Fußwege zum größten Hörsaal auf dem Campus von 450 m

oder von 650 m zum Bioquant-Gebäude bedeuten würde,

- auf einer Länge von 1 200 m zwischen Kopfklinik und Heiligenbergschule überhaupt keine Haltestelle hätte,
- vier enge Kurven fahren müsste und die Beförderung auf dieser Strecke jedes Mal eine fahrgastunfreundliche Karussellfahrt wäre,
- keine Verbindung zwischen den Kliniken, den Studentenwohnheimen und der Jugendherberge und den Lebensmittelmärkten (ALDI und REWE) im Mathematikum und einem eventuellen Campushotel ermöglichen würde und
- mittelfristig der Einstieg in die Bebauung des Handschuhsheimer Felds wäre.
- Außerdem würde eine Führung über den Klausenpfad die Klagegründe des DKFZ und des Unterländer Studienfond in der Kirschnerstraße nicht beseitigen.

Ein Lichtblick im Jahr 2015 war, dass sich der Bund und die Länder im September endlich auf eine Weiterführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) über das Jahr 2019 hinaus geeinigt haben. Das bedeutet, dass große Nahverkehrsprojekte mit einem Kostenvolumen von über 50 Millionen Euro auch nach diesem Datum bis zu 60 Prozent vom Bund gefördert werden können. Darunter fällt auch das umfangreiche Straßenbahn-Ausbauprogramm des Heidelberger Mobilitätsnetzes.

Im Januar 2016 wurden die beantragten Änderungen vom Regierungspräsidium genehmigt. „Bisher schon war das Projekt ein Meilenstein eines zeitgemäßen, komfortablen und behindertenfreundlichen öffentlichen Nahverkehrs“, erklärte das Regierungspräsidium Karlsruhe in einer Pressemeldung dazu. Nun könne man es mit den aktuellen Änderungen nur als „nahezu maßgeschneiderte Erschließung des Neuenheimer Feldes“ bezeichnen. Wer sich die Trassenführung unvoreingenommen anschauen werde, werde sich keine schnellere, zentralere und bedarfsorientiertere Lösung vorstellen können.¹⁰ „Das RP setzt seine Hoffnung darauf, dass die Beteiligten nun Hand in Hand an einer bestmöglichen Umsetzung des Projekts mitwirken“, heißt es in der Mitteilung des RP.¹¹

Trotzdem griffen die Kläger Anfang März 2016 auch den neuen Planfeststellungsbeschluss mit umfangreichen Schriftsätzen an. Daraufhin verschob der VGH in Mannheim den für 9. 3. 2016 anberaumten Verhandlungstermin, in dem ursprünglich das Urteil im Hauptsacheverfahren verkündet werden sollte. „Der Rechtsstreit um die Straßenbahn ins Neuenheimer Feld dreht eine weitere Ehrenrunde.“ bewertete die RNZ das Geschehen.¹²

Die Argumente der Kläger (Universität, DKFZ und MPI für Völkerrecht): Auch der neue Planfeststellungsbeschluss beschneide die Wissenschaftsfreiheit, da durch die neue Straßenbahn sensible wissenschaftliche Geräte negativ beeinflusst würden. Diese Argumente werden weiter vorgebracht, obwohl seit Jahren klar ist, dass dies nur Scheinargumente sind. Bereits 2010 hatte die Universitätsspitze erklärt, dass sie einer Straßenbahn auf der Straße „INF“ zustimmen könne, wenn der Autoverkehr auf einen ausgebauten Klausen-

⁹ Rhein-Neckar-Zeitung, Würzner: „Ohne Campus-Straßenbahn droht der Verkehrskollaps“, 11.07.2015

¹⁰ MRN-news, Heidelberg - Straßenbahn ins Neuenheimer Feld - Regierungspräsidium genehmigt alle Planänderungen, 29.1.2016

¹¹ Rhein-Neckar-Zeitung, Campus-Bahn: Regierungspräsidium stimmt Änderungsanträgen zu, 30.1.2016

¹² „Heidelberger Campus-Bahn auf dem Wartegleis, Eine Verhandlung zu dem Thema wurde erneut vertagt“, Rhein-Neckar-Zeitung, 9. 3. 2016

pfad gelegt würde.¹³ Die elektromagnetischen Felder einer Straßenbahn werden aber nicht dadurch weniger oder anders, dass der Autoverkehr über eine andere Trasse fährt.

Am 11.5.2016 hob der VGH den Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums auf. Das Gericht folgte dem Argument der Kläger, der Bebauungsplan aus dem Jahr 1960 sähe zwar z. B. Parkplätze oder Versorgungseinrichtungen, aber keine Straßenbahn vor. Den Einwand des Regierungspräsidiums, dass bei dieser Rechtsauslegung z. B. auch keine Busse im NHF fahren könnten, da auch diese im B-Plan von 1960 nicht erwähnt werden, ignorierte das Gericht. Es machte aber eine bemerkenswerte Aussage: Es sei selbstverständlich hoheitliches Recht der Stadt Heidelberg, den B-Plan jederzeit aufzuheben oder zu ändern.

3 Alte Straßenplanungen

Die 5. Neckarquerung mit Ausbau des Klausenpfads und Kurpfalzrings ist eine Planung aus dem Jahr 1928¹⁴, die heute - fast 90 Jahre danach - immer noch die Grundlage der „Verkehrsplanung“ der Universität darstellt. Im Gegensatz zur Verkehrsplanung war die Universität bei der städtebaulichen Planung wesentlich flexibler: Zwischen 1932 und heute änderte sie die städtebauliche Entwicklung des Neuenheimer Feldes siebenmal und passte sie an die jeweiligen aktuellen Entwicklungen und geänderten modernen Rahmenbedingungen an, wie der neue Leiter des Amts Mannheim und Heidelberg des Landesbetriebs Vermögen und Bau (früher Uni-Bauamt) Bernd Müller in einem Vortrag im Walter-Genthner-Keller der Tiefburg am 19.10.2015 überzeugend darstellte. Bei der Verkehrsplanung dagegen agiert die Universität nach wie vor so, als existierten weder Umweltprobleme, Klimaproblem, Naturschutz oder moderne, leistungsfähige Verkehrsmittel.

Bild 5 zeigt die alten Straßenplanungen des Generalverkehrsplans 1970¹⁵. Die grün gezeichneten Straßen wurden nie verwirklicht, weil sie gravierende Eingriffe in die Stadt und die Landschaft zur Folge gehabt hätten. Dazu gehören z.B. der als vierspurige Schnellstraße geplante Ausbau der B37 zwischen Altstadt und Neckar, der geplante Bau eines Nordzubringers durch das Handschuhsheimer Feld incl. riesigem Kleeblatt oder der Ausbau des Klausenpfads mit der 5. Neckarquerung.

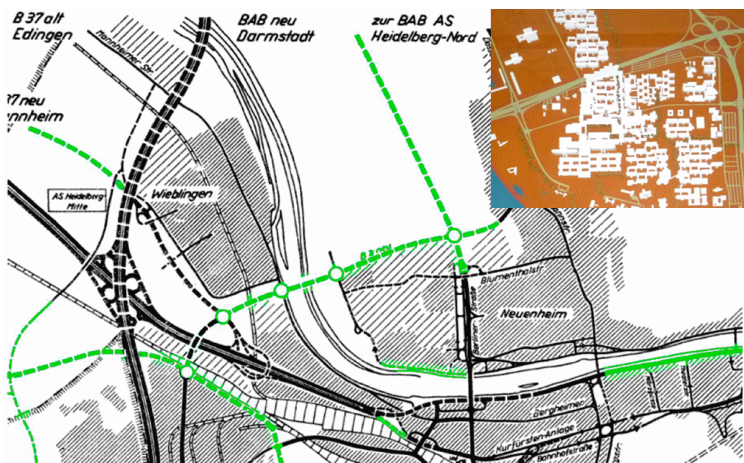


Bild 5: Alte Straßenplanungen aus den 60er- und 70er-Jahren (grün: nicht realisiert).



Bild 6: Handschuhsheimer Feld 45 Jahre nach dem ersten Generalverkehrsplan.

4 Entwicklung des Autoverkehrs in Heidelberg

Entgegen einer weit verbreiteten Meinung hat der Autoverkehr in Heidelberg in den letzten Jahren nicht weiter zugenommen. Dem liegt ein bundesweiter Trend zugrunde: Für jüngere Menschen hat das Auto nicht mehr den Stellenwert wie für Ältere. Dies zeigt sich z.B. in der PKW-Verfügbarkeit (Führerschein und PKW im Haushalt), deren Verlauf von 2003 bis 2012 in Bild 7 dargestellt ist. Während bei Älteren die PKW-Verfügbarkeit noch zunimmt, geht sie bei der nachwachsenden Generation kontinuierlich zurück, in den letzten 9 Jahren um 20%.

Pkw-Verfügbarkeit (Führerschein und Pkw im Haushalt) Deutschland

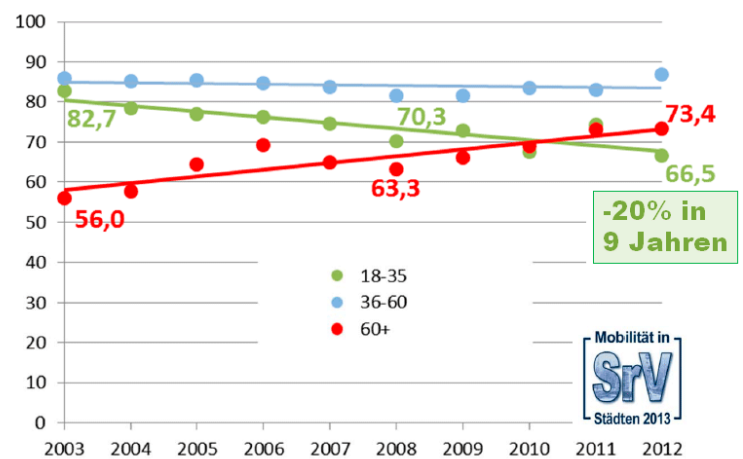


Bild 7: PKW-Verfügbarkeit in Deutschland nach Altersgruppen 2003-2012, aus¹⁶

Zahlreiche Verkehrserhebungen und Verkehrszählungen zeigen, dass in Heidelberg um das Jahr 2000 der Höhepunkt des Autoverkehrswachstums überschritten wurde, seither geht der Autoverkehr zurück. Dies zeigt sich sowohl bei der Entwicklung der Zusammensetzung der täglichen Wege der Heidelberger (Bild 8), der Gesamtzahl der werktäglichen Autofahrten in Heidelberg (Bild 9) wie auch bei Verkehrszählungen auf einzelnen wichtigen Hauptverkehrsstraßen (Bild 10).

¹³ Stellungnahme zu der geplanten Straßenbahntrasse auf dem Campus im Neuenheimer Feld, getragen von folgenden Einrichtungen: Universität Heidelberg, Universitäts-Bauamt, Universitäts-Klinikum, Deutsches Krebsforschungszentrum, MPI für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, MPI für medizinische Forschung, September 2010

¹⁴ Entwurf des Generalbebauungsplans der Stadt Heidelberg von Prof. Max Läger, Karlsruhe, 1928

¹⁵ Schaechterle, KH., Holschuer, G., Verkehrsuntersuchung zur Aufstellung eines Generalverkehrsplans für die Stadt Heidelberg, Ulm, 1970

¹⁶ Ahrens, G.-A. et al (2015): Ergebnisse der Haushaltsbefragung "Mobilität in Städten – SrV 2013" In: Straßenverkehrstechnik. 7/2015, S. 462 – 468

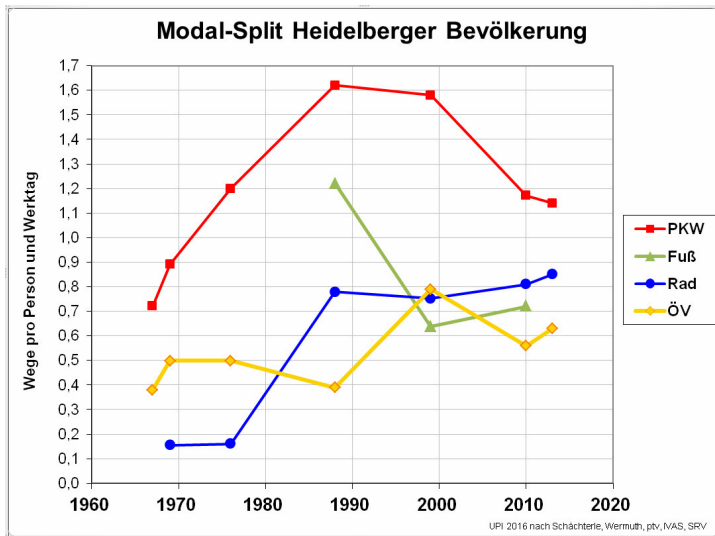


Bild 8: Wegeanzahl der Heidelberger nach Verkehrsmitteln pro Person und Werktag 1967 bis 2013.

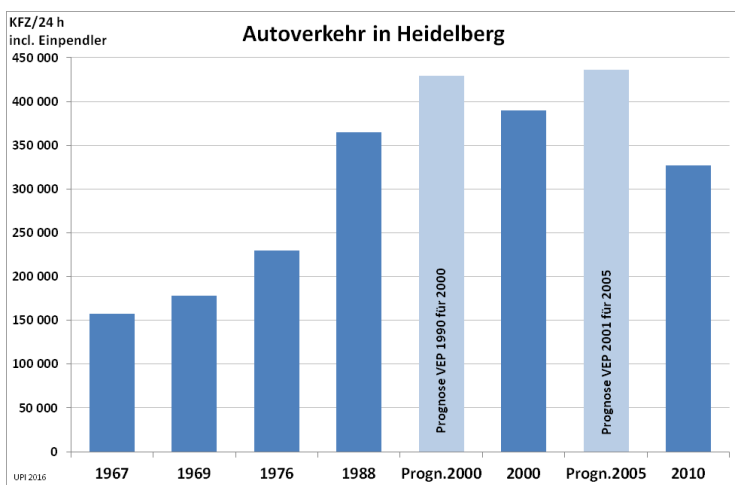


Bild 9: Autofahrten in Heidelberg, Summe pro Werktag (frühere Prognosen hellblau).

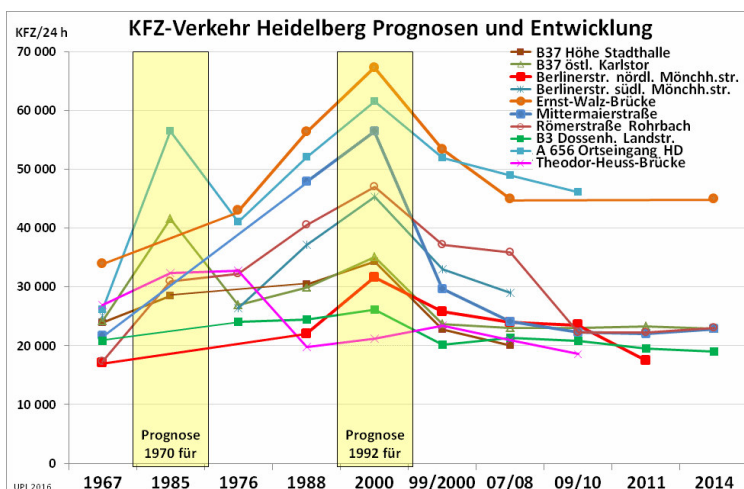


Bild 10: KFZ-Verkehrsstärke einzelner Straßen und frühere Prognosen (gelb unterlegt).

Als Beispiel sei der KFZ-Verkehr auf der Ernst-Walzbrücke näher beschrieben. Er stieg von 34 000 im Jahr 1967 über 43 000 im Jahr 1976 auf 56 400 Kfz pro 24 Stunden im Jahr 1988 an. Im Jahr 1992 wurde in dem Verkehrsgutachten des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Heidelberg¹⁷ ein weite-

rer Anstieg auf 67 300 Kfz/24h im Jahr 2000 prognostiziert. Tatsächlich gingen die Verkehrszahlen jedoch auf 53 400 Kfz/24h im Jahr 2000 zurück, das waren 21% weniger als noch 8 Jahre vorher prognostiziert worden waren. Weitere 8 Jahre später reduzierten sich die Kfz-Zahlen auf der Ernst-Walz-Brücke um weitere 16% auf 45 000 Kfz/24h. Auch die bisher letzte Verkehrszählung auf der Ernst-Walz-Brücke im Jahr 2014 ergab eine Verkehrsstärke von 45 000 Kfz/24h, 22 300 Kfz/24h weniger als für 2000 prognostiziert.

Im Rahmen des Masterplans werden die Verkehrsprobleme intensiv diskutiert werden. Während die Universität weiterhin auf Planungen aus dem vorigen Jahrhundert beharrt, sollte Heidelberg den bisher erfolgreichen Weg fortsetzen und ein modernes Verkehrskonzept beschließen und dieses zur Voraussetzung der weiteren baulichen Entwicklung machen. Im Folgenden werden einige Bausteine beschrieben, die in einem solchen Verkehrskonzept enthalten sein sollten:

5 Bausteine eines zukünftigen Verkehrskonzepts

Neuer Bebauungsplan

Der alte Bebauungsplan aus dem Jahr 1961 muss durch einen neuen Bebauungsplan abgelöst werden, der eine weitere Verdichtung im Neuenheimer Feld nur noch dann zulässt, wenn wichtige Maßnahmen zur stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs realisiert sind. Dazu gehören z.B.

5.1 Der Bau der Campusbahn auf der beschlossenen zielnahen Trasse

Erst wenn die Campusbahn in der Nähe der zahlreichen Quell- und Zielpunkte im Neuenheimer Feld fährt, können größere Verkehrsströme umwelt- und stadtverträglich ohne Staus abgewickelt werden. Dazu muss die Campuslinie auch die zweitwichtigste Haltestelle Technologiepark/Geologie anfahren, was nur über die Trasse INF geht.

5.2 Einbezug aller PKW-Stellplätze in die Parkraumbewirtschaftung mit Parkgebühren

Auch heute noch sind über 2 000 PKW-Stellplätze im Neuenheimer Feld kostenlos nutzbar, das sind 40% der Stellplätze.¹⁸ Diese müssen in das System der Parkraumbewirtschaftung mit Parkgebühren einbezogen werden.

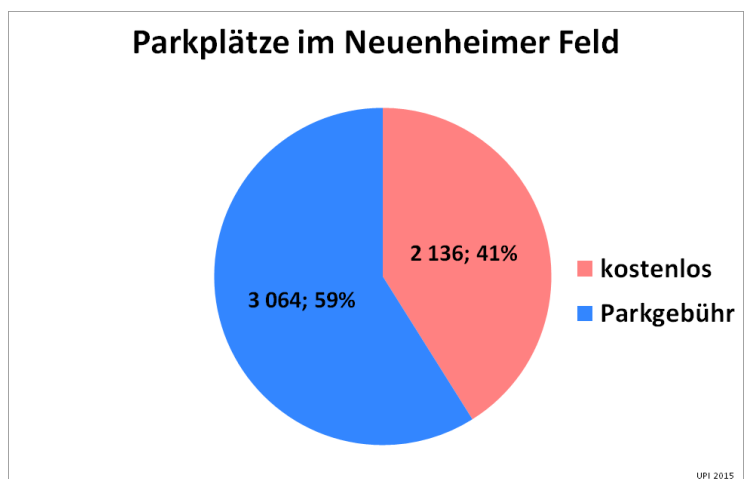


Bild 11: Parkraumbewirtschaftung NHF 2016.

¹⁷ IVV-Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH Braunschweig, Verkehrsuntersuchung Heidelberg, Braunschweig, 1992

¹⁸ z.B. alle PKW-Stellplätze für Beschäftigte und Studenten des DKFZ, der MPI, des Olympiazentrums und des Instituts für Sport und Sportwissenschaft

5.3 Steuerung des MIV durch Anpassung und Dynamisierung der Parkgebühren

Auch die bewirtschafteten PKW-Stellplätze sind inzwischen im Vergleich zur allgemeinen Preisentwicklung viel zu billig. Während seit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im NHF der Preis des Job-Tickets um 49% und der Preis des Semester-Tickets um 58% erhöht wurden, ist der Preis für das Parken auf niedrigem Niveau geblieben.

Dadurch wird der finanzielle Anreiz zur Nutzung des PKW anstelle des ÖPNV immer größer. Bei einer Erhöhung der Parkgebühren könnte dieser Anreiz vermindert und gleichzeitig ein Anteil der nötigen Verkehrsinvestitionen (Parkierungseinrichtungen, Straßenbahn, Fahrradbrücke) statt aus dem städtischen Haushalt und dem Landeshaushalt aus einem Teil der Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung finanziert werden. Die Parkgebühr sollte über dem Preis des Jobtickets liegen, um eine Lenkungswirkung zugunsten des Umweltverbundes zu entwickeln.

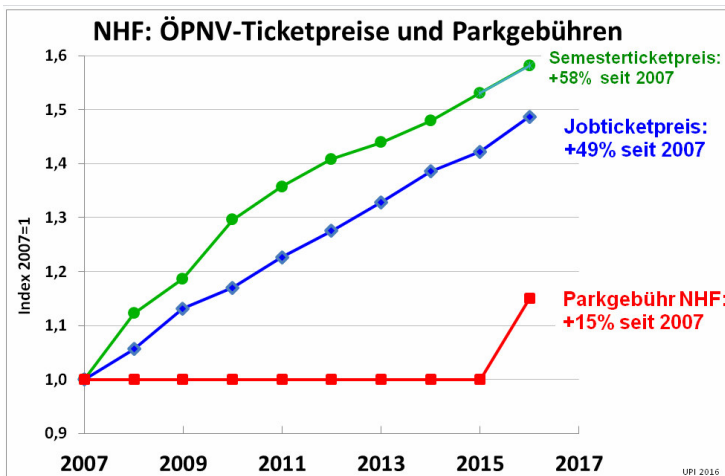


Bild 12: Entwicklung der Verkehrspreise im Neuenheimer Feld.

5.4 Steuerung des MIV durch niedrigere Stellplatzverpflichtung

Das Baurechtsamt der Stadt Heidelberg schreibt der Universität bisher höhere Stellplatzverpflichtungen vor als nach der Landesbauordnung nötig wäre.¹⁹ Dies führt nicht nur zu mehr Autoverkehr, sondern auch dazu, dass teure PKW-Stellplätze in Parkhäusern errichtet werden müssen. Ein Beispiel ist das neue Parkhaus östlich des MPI für Völkerrecht mit 558 Stellplätzen, das im Jahr 2016 für (geplant) 6,5 Millionen Euro errichtet wird. Davon zahlt der baden-württembergische Steuerzahler 5,5 Millionen Euro, eine Million Euro werden aus Krebsforschungsmitteln des DKFZ finanziert.²⁰

Interessant ist ein Vergleich mit anderen Universitätsstädten, z.B. zwischen Freiburg und Heidelberg. Beide Unistädte haben incl. der Unikliniken und Forschungsinstitutionen ungefähr gleich viel Beschäftigte und Studenten, Freiburg kommt aber mit 70% weniger PKW-Stellplätzen aus als die Heidelberger Universität.

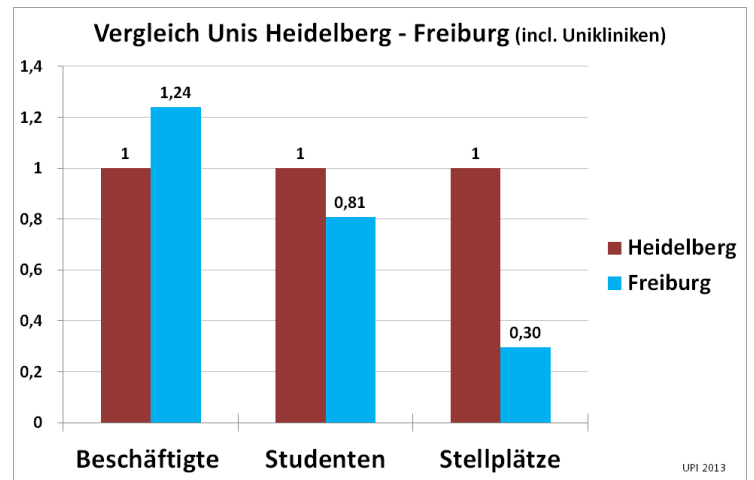


Bild 13: Stellplatzvergleich Universitäten Freiburg - Heidelberg²¹.

5.5 Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Neckar

Für den Anschluss des Uni-Campus an die südlichen Stadtteile Heidelbergs und den Hauptbahnhof müssen zwei neue Brücken über die Bahngleise und den Neckar gebaut werden. Diese werden zu einer deutlichen Förderung des Radverkehrs führen und die Wohngebiete in der Bahnstadt und auf den Konversionsflächen umweltfreundlich, sicher und schnell mit dem Unicampus verbinden. Eine Verkehrsuntersuchung des UPI-Instituts ergab, dass auf der Fahrradbrücke pro Werktag ca. 14 000 Radfahrer den Neckar queren werden. Bild 14 zeigt die Herkunft der Fahrradströme. Insgesamt würden durch die Fahrradbrücken die Zahl der Fahrradfahrten um 4 400 zu- und die Zahl der Autofahrten um 2 700 pro Werktag abnehmen.²³

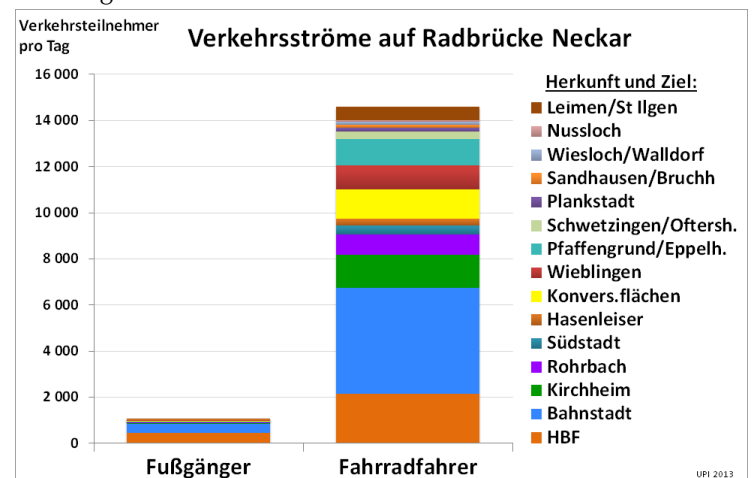


Bild 14: Herkunft der Verkehrsströme auf einer neuen Fahrrad- und Fußgängerbrücke über den Neckar.

5.6 Parkhaus/Tiefgarage am Südende der neuen Fahrrad-/Fußgängerbrücke

Zusammen mit der geplanten Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Neckar könnte zwischen Autobahn und Neckar ein Parkhaus oder eine Tiefgarage für Park&Bike bzw. Park&Go

19 Das Baurechtsamt verwendet (mit Ausnahme für Studentenwohnheime) einen mittleren Stellplatzschlüssel nach der LBO. Bei Verwendung der jeweiligen Minimalwerte für die Stellplatzverpflichtung ergäben sich ca. 800 PKW-Stellplätze weniger.
 20 Ministerium für Finanzen und Wirtschaft des Landes Baden-Württemberg, Finanzminister Schmid erteilt Baufreigabe für Parkhaus im Neuenheimer Feld, Pressemitteilung 166, 23.5.2014
 21 Incl. Universitätskliniken und Forschungsinstitutionen
 22 UPI-Umwelt- und Prognose-Institut, Radverbindungen Heidelberg Süd/Konversionsflächen/Bahnstadt - Campus NHF, Oktober 2013 Zusammenfassung: www.upi-institut.de/hd/UPI74Fahrradbruecken.pdf
 23 ohne Parkhaus am Südbrückenkopf gerechnet.

errichtet werden. Das Parkhaus wäre optimal an die Autobahn angebunden, der Weg vom Parkhaus über den Neckar wäre ein schöner Spaziergang in den Campus.

5.7 Ausbau Bike & Ride

Durch Bau eines Fahrradparkhauses und Verbesserung der Abstellsituation für die zahlreichen Fahrräder am Hauptbahnhof muss die Nutzung des Fahrrads als Zubringer von der S-Bahn in den Campus über den neuen Radweg Gneisenaustraße und die neue Fahrradbrücke verbessert werden. In der Repräsentativbefragung des Sinus-Instituts 2015 war der Wunsch nach sicheren Fahrradabstellanlagen mit 88% der am häufigsten genannte Verbesserungswunsch.²⁴

5.8 Infrastruktur für Pedelecs

Die Nutzungszahlen von Pedelecs nehmen, besonders im ländlichen Raum, stark zu. In Heidelberg nutzen heute 3% der Fahrradfahrer ein Pedelec oder ein E-Bike, 21% wollen sich beim nächsten Fahrradkauf eines anschaffen.²⁴ Die Verkehrsplanung hat bisher nicht darauf reagiert. Mit Pedelecs vergrößert sich z.B. der Einzugsbereich von Haltestellen der S-Bahn und der OEG auf das Fünffache. Voraussetzung sind jedoch sichere und abschließbare Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen und gute Fahrradverbindungen, die in den meisten Fällen erst geschaffen werden müssen. Gute Bike&Ride-Anlagen benötigen pro Stellplatz ein Zehntel der Fläche und der Investitionskosten im Vergleich zu PKW-Stellplätzen. Im Vergleich zu einem PKW-Stellplatz auf dem Unicampus kostet ein Bike&Ride-Platz im Umland ein Dreißigstel. Die Kosten für gute Bike&Ride-Stellplätze entlang der S-Bahnstationen und OEG-Haltestellen können deshalb anteilig auch mit Mitteln aus der Parkraumbewirtschaftung auf dem Unicampus mitfinanziert werden.

5.9 Straßenbahnlinie 24 ganztägig ab Schriesheim und zur Rush-Hour ab Weinheim

2015 wurde die Straßenbahnlinie 24 mit großem Erfolg morgens und nachmittags zur Rush-Hour bis Schriesheim verlängert. Dadurch sparen Pendler aus Dossenheim und Schriesheim bei jeder Fahrt einen Umstieg und die meist übervolle OEG wurde entlastet. Damit auch Pendler aus den Bergstraßengemeinden zwischen Schriesheim und Weinheim in diesen Genuss besserer Verbindungen kommen, sollte die Straßenbahnlinie 24 zur Rush-Hour bis Weinheim und ganztags bis Schriesheim verlängert werden.

5.10 Schnellbusse von Gemeinden ohne Schienenanbindung

Aus Gemeinden, die keine gute ÖPNV-Verbindung zum Unicampus haben, sollten zur Rush-Hour Schnellbusse ins NHF eingerichtet werden, z.B. von Wilhelmsfeld, Schwetzingen, Plankstadt.

5.11 Aufhebung des Bebauungsplans nördlich des Klausenpfads

Der Bebauungsplan nördlich des Klausenpfads (Gewann Hühnerstein) mit einer GFZ von 1,5 (siehe Bild 1) aus dem Jahr 1970 sollte vom Gemeinderat aufgehoben werden, da der B-Plan Campus NHF bereits um 11% überschritten ist und das Gelände verkehrlich nicht angebunden ist.¹ Bei der Neufassung des B-Plans Campus NHF kann die Geschossfläche des aufgehobenen B-Plans nördlich des Klausenpfads Berücksichtigung finden.

5.12 Koppelung der GFZ an Fortschritte im Verkehrsbereich

Um den durch eine weitere Verdichtung entstehenden Autoverkehr stadtverträglich abwickeln zu können, sollte in einem neuen Bebauungsplan eine Geschossflächenzahl (GFZ) über die bisherige Verdichtung hinaus nur in dem Maße ermöglicht werden, in dem Verlagerungen vom Autoverkehr auf den Umweltverbund realisiert wurden (z.B. durch Campusbahn, Parkgebühren für alle Stellplätze, Dynamisierung der Parkgebühren, Fahrradbrücke u.a.). Der Entlastungseffekt durch Verkehrsmaßnahmen ist jeweils durch Vorher-/Nachher-Untersuchungen nachzuweisen, bevor weitere Verdichtungen genehmigt werden können.

6 Bürgerbeteiligung beim Masterplan Neuenheimer Feld

Drei Heidelberger Vereine – die Interessengemeinschaft Handschuhsheim (IGH), der Ortsverband Handschuhsheim vom Kreisbauernverband Rhein-Neckar-Kreis und die Gärtnervereinigung Heidelberg-Handschuhsheim – haben im Jahr 2015 ein „Bündnis Bürgerbeteiligung Masterplan Neuenheimer Feld“ gegründet. Am 10.12.2015 überreichte das mit dem Stadtteilverein Handschuhsheim e.V. inzwischen auf 16 Organisationen²⁵ angewachsene *Bündnis für Bürgerbeteiligung Masterplan Neuenheimer Feld* der Stadtverwaltung Heidelberg 1380 Unterschriften zur Bürgerbeteiligung und forderten einen projektbezogenen Koordinationsbeirat mit paritätischer Besetzung, in dem die Bürger gleichberechtigt den Ablauf und die Schwerpunkte der Bürgerbeteiligung mitbestimmen können. Notwendig zur Einleitung einer breiten Bürgerbeteiligung sind 1 000 Unterschriften.

Es wird im Verlauf des Masterplans 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.

²⁴ Sinus-Institut, Fahrradstudie Heidelberg 2015 - Ergebnisse einer Repräsentativbefragung, 2015

²⁵ 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)