

BBR Wiebingen.....

Sitzung vom 05.03.2020.....

TOP 2: Masterplan Im Neuenheimer Feld

Sachantrag (mit Begründung: 9 Seiten)

Der Bezirksbeirat Wiebingen 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 folgende 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 dabei eine größtmögliche Offenheit und Flexibilität für zukünftige Bauvorhaben innerhalb dieser Quartiere bieten, 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 erst dann städtebaulich weiterentwickelt, wenn die im letztlich zu beschließenden Masterplan definierten Verdichtungspotentiale ausgeschöpft sind.
 - c.) Eine klare 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 Voraussetzungen für einen Campus der kurzen Wege.
 - d.) Den Neckarbogen (60m-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 nach dem Konzept des Teams Höger erhöht.
2. dass die integrationsfähigen, **städtebaulichen und freiraumplanerischen Ansätze der Teams Astoc und Höger** die Basis für den nun zu erarbeitenden Entwicklungsentwurf bilden. Auf dieser Grundlage werden die in Beschlusspunkt 1 genannten Eckpfeiler vertiefend betrachtet und folgende Ideen und Vertiefungsbereiche 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 Varianten 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) *Straßenbahn-Stichstrecke von der Berliner Straße über die gesamte Tiergartenstraße bis zum Sportzentrum Nord (Ansatz Team Heide)*

(3) *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*

(4) *Straßenbahn-Campusring (Team Höger) Linie z.B. von PHV-Hans-Thoma-Platz (PHV-Wildwerke-Pfaffengrund Kranichweg-Eppelheimerstraße-Czernybrücke-Betriebshof-Campusring NHF über Kirschnerstraße – Straße INF-Berlinerstraße-Hans-Thoma-Platz-Weinheim)*

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

(6) *Mobilitätsvariante ohne 5.Neckarquerung (Team Höger)*

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

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.) *Die Mobilitätsvarianten werden nach CO₂-Gesamtemissionen (gesamte Fahrstrecken), Leistungsfähigkeit der Verkehrserschließung, Investitions- und Unterhaltskosten und weiterer umweltrelevanter Fragen verglichen. Die Verkehrsberechnungen und die Berechnung*

*der CO₂-Gesamtemissionen der Verkehrsvarianten werden durch IVAS Dresden durchgeführt. Stellplatzkapazitäten und Parkkosten des MIV werden in der Konsolidierungsphase behandelt.
Die Mobilitätsvarianten, sofern sie über die Blaue Linie hinausreichen, müssen zusätzlich in einer Bürgerbeteiligung mit den betroffenen Stadtteilen geprüft und diskutiert werden.*

d.) klimaökologische Analyse und Bewertung.

Die Vogel- Fledermausquartier- und Biotoptypenkartierung aus dem Jahr 2019/2020, 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. Voraussetzung für die Schaffung neuen Baurechts ist der Beschluss einer belastbaren und umsetzbaren Lösung der Verkehrsprobleme.*

Die Anlagen 01 bis 03 der Beschlussvorlage 0057/2020/BV sind in den Punkten nichtig, in denen sie dem Antrag widersprechen oder nicht im Sinne dieses Antrages ergänzende Aussagen treffen. Auf eine Ausführung im Einzelnen wird verzichtet.

Begründung:

Der Antrag des Bezirksbeirats zur Beschlussvorlage 0057/2020/BV „Masterplan Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen, Planungsatelier Stufe 3“ nimmt die Empfehlung der Projektträger zur Kenntnis, ergänzt und verändert diese unter Einbeziehung der Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung, insbesondere der Empfehlung des Forums und der bisherigen Beschlüsse des Gemeinderats.

Grundlage des Masterplanverfahrens ist der Beschluss des Gemeinderates vom 23.07.2015 (0192/2015/BV), in dem es heißt, „dass die Stadt gemeinsam mit der Universität unter Einbindung aller weiteren Akteure und Bürgerbeteiligung einen Masterplan Neuenheimer Feld einschließlich der verkehrlichen Erschließung erarbeitet.“ Anknüpfend an diesen Beschluss wurde eine komplexe Arbeitsstruktur für dieses Verfahren erstellt und sukzessive durch weitere Gemeinderatsbeschlüsse präzisiert. Die Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung sind integraler Bestandteil des Verfahrens und damit der Bewertung der vier Entwicklungsperspektiven am Ende des Planungsateliers.

Die Beschlussvorlage der Verwaltung (0057/2020/BV) beruht auf den Empfehlungen der

Projektträger (s.a. Anlage 01, Ergebnis Planungsatelier).

Die **Empfehlung des Forums** (... bewertet die Entwicklungsvarianten ... und schlägt dem Gemeinderat mehrere Varianten differenziert gewichtet ... vor, GR 24.7.2018) als Ergebnis aus den Sitzungen v. 12.12.2020 und v. 19.12.2020 findet sich **nicht** in der Beschlussvorlage wieder. Das Forum hatte sich eindeutig für die Entwicklungsvarianten des Teams Höger ausgesprochen.

Die Bürgerbeteiligung soll ergebnisoffen und transparent gestaltet sein. Dennoch finden sich in dieser Beschlussvorlage Vorschläge der Projektträger wieder, die zu keinem Zeitpunkt Bestandteil der Bürgerbeteiligung waren.

Nur beispielhaft genannt werden sollen hier

- der beabsichtigte Flächentausch „Hühnerstein“, mit der Zielsetzung eines neuen Bebauungsplans anstelle des Bebauungsplans „Sport- und Gesamthochschulflächen v. 1970“ (s.a. Offene Fragen aus Forum Teil A Planungsatelier Stufe 2 am 20.2.2019, „Das Masterplanverfahren hat unter anderem zum Ziel, dass nach Abschluss des Verfahrens auf Grundlage des Masterplanes neues Baurecht für das Planungsgebiet geschaffen wird.“) Die Rahmenvereinbarung hält hingegen nur fest, dass das Baurecht der Restfläche aus diesem Bebauungsplan im Gewinn Hühnerstein nicht in Frage gestellt wird.
- die Aussage über eine vertiefende Prüfung des Nordzubringers, die vorerst zurückgestellt werden soll. Die Trasse eines Nordzubringers befindet sich außerhalb der Blauen Linie und wurde bereits in der GR-Sitzung v. 28.3.2019 abschlägig beschieden.
- die großen Mobilitätshubs insbesondere in Wieblingen sind in ihren Auswirkungen auf den Stadtteil nie geprüft worden

Und bei allen Planungen im Handschuhheimer Feld und im Naturschutzgebiet „Unterer Neckar“ wurde der Gemeinderatsbeschluss v. 24.7.2018, in dem es heißt „der zukünftige Flächenbedarf von Gartenbau, Landwirtschaft und Naturschutz ist in den angrenzenden Gebieten gleichberechtigt zu berücksichtigen“ nicht umgesetzt.

Eine besondere Schwierigkeit im Masterplanverfahren ist der Themenbereich „Mobilität“ und CO₂-Emissionen.

Dieser Themenbereich wurde im Laufe des bisherigen Verfahrens immer wieder zurückgestellt und konnte bis zum Abschluss des Planungsateliers nicht hinreichend erarbeitet werden. Die bislang vorgelegten Ergebnisse müssen nunmehr in der Konsolidierungsphase vertieft entwickelt werden. Der Schwerpunkt muss einerseits auf

den Ansätzen liegen, die in der zurückliegenden Bürgerbeteiligung herausgehoben wurden. Andererseits gilt es zwingend, die Gemeinderatsbeschlüsse v. 4.7.2018 zu den nachhaltigen Kriterien für die Planungen in der Mobilität und v. 21.11.2019 zu den Klimaschutzzielen umzusetzen.

Es ist erfreulich, dass verschiedene Straßenbahnvarianten in die Beschlussvorlage aufgenommen wurden, die durchaus noch ergänzt werden können. Unverändert Makulatur aber ist der Hinweis auf das Urteil des VGH zur Straßenbahn auf dem Campus. Dieses bezieht sich ausschließlich auf den Bebauungsplan v. 1960 und kann mit dem neuen Bebauungsplan entsprechend revidiert werden.

Die Prüfung einer Neckarquerung wurde im Gemeinderatsbeschluss v. 23.7.2015 und in der Aufgabenstellung für die Planungsteams festgehalten.

Diese Prüfung ist im Laufe des bisherigen Masterplanverfahrens nicht erfolgt. Die Planungsteams haben für ihre Vorschläge zu Verkehrslösungen verschiedene Neckarbrückenvarianten, teils auch nur optional, einbezogen. Bei der öffentlichen Veranstaltung v. 28.11.2019 „Verkehrskonzepte auf dem Prüfstand“ hieß es seitens der Projektträger, alle Planungsteams benötigten zur Lösung der Verkehrsprobleme eine Neckarbrücke. Auf dem Forum v. 19.12.2020 hingegen war von den Planungsteams zu vernehmen, dass jegliche Verkehrslösung auch ohne Neckarbrücke funktionieren müsse, da der Planungshorizont ein sehr langer sei und die Umsetzung ungewiss.

Vor diesem Hintergrund muss die Konsolidierungsphase genutzt werden, um eine gründliche und abschließende Prüfung durchzuführen. In Anbetracht der Klimaschutzziele der Stadt Heidelberg muss diese Prüfung nunmehr verstärkt mit Blick auf den ökologischen Wert (CO₂-Emissionen) und auf das hohe Schutzbedürfnis des Naturschutzgebietes „Unterer Neckar“ erfolgen. Dazu gehört auch die Prüfung einer Verkehrslösung ohne Neckarbrücke (GR v. 24.7.2018). Diese steht ebenfalls noch für die Konsolidierungsphase aus.

Die Abwägung und Entscheidung am Ende der Konsolidierungsphase, ob ohne Neckarbrücke oder mit, und wenn ja, mit welcher Variante, weiter geplant wird, muss mit äußerster Sorgfalt auf der Basis ökologischer Kriterien erfolgen.

Bei der weiteren Entwicklung von Mobilitätsvarianten sollen die Auswirkungen und Folgen für die beteiligten und umgebenden Stadtteile genau geprüft und mit den Bürgern und Bürgerinnen vor Ort diskutiert werden. Hierzu muss ggf. die Bürgerbeteiligung auf weitere Stadtgebiete und über die Blaue Linie hinaus ausgedehnt werden.

Auf eine Weiterverfolgung von verkehrlichen Lösungen, die sich bereits jetzt als nicht zielführend erweisen, sollte verzichtet werden.

Heidelberg ist „Pendlerhauptstadt“ und trägt damit in erheblichem Maße zu CO₂-Emissionen bei. Wohnen auf dem Campus ist die effektivste Methode, um Pendler- und Autoverkehre zu reduzieren, und damit auch CO₂-Emissionen. Nicht sinnvoll aber ist aus ökologischer Sicht, hierfür unversiegelte Flächen mit Biotopcharakter zu nutzen (Hühnerstein/Team Astoc).

Am Ende der Konsolidierungsphase sollte die verkehrliche Erschließung in Verbindung mit der Entwicklung der städtebaulichen Aspekte und der Freiflächen als Gesamtkonzept zur Vertiefung im Masterplan vorliegen. Laut Gemeinderatsbeschluss v. 23.7.2015 ist die Entwicklung der Flächen unabdingbar mit der Lösung der verkehrlichen Erschließung für die Erstellung eines neuen Bebauungsplans verbunden.

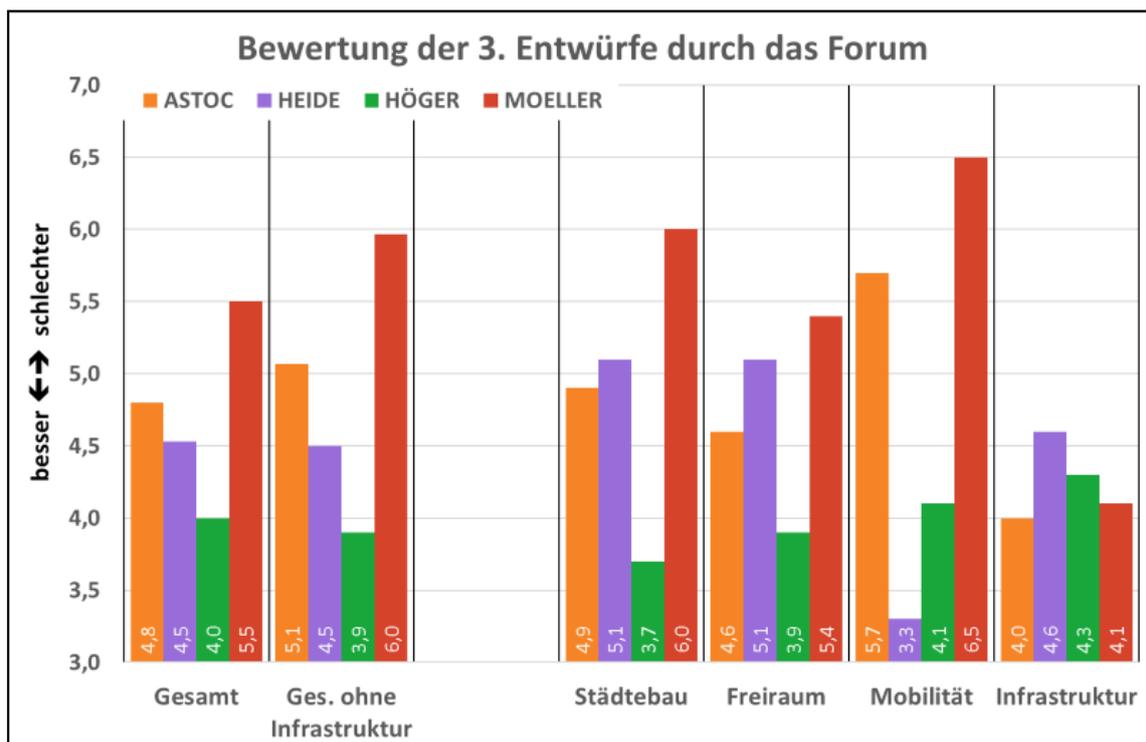
Empfehlung des Forums

Der Gemeinderat beschloss am 24.7.2018 einstimmig:

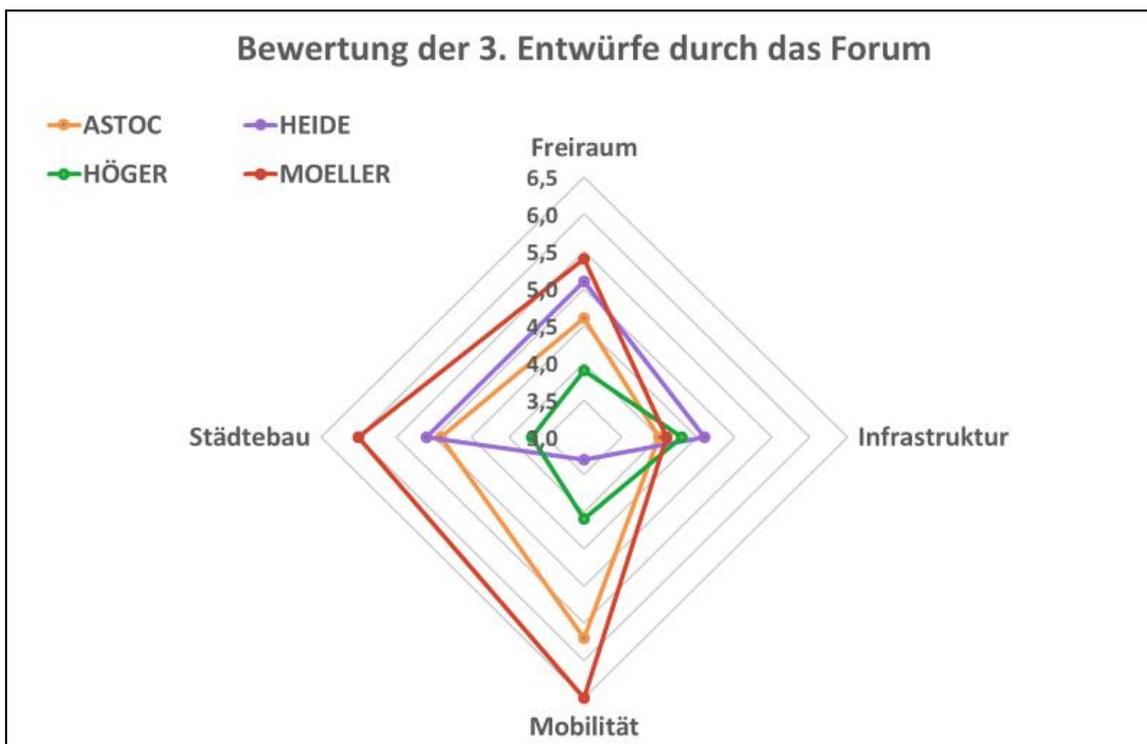
„2. Das Forum bewertet die Entwicklungsvarianten der städtebaulichen Planungsbüros und schlägt dem Gemeinderat mehrere Varianten differenziert gewichtet zur Beschlussfassung vor. Der Gemeinderat entscheidet jeweils am Ende der letzten beiden Werkstatt-Phasen über die Auswahl der weiterzuführenden Konzepte, Arbeiten und Planungsteams.“

Am Ende der 14-monatigen Planungsatelierphase konnte jedes Mitglied im Forum die Entwürfe der 4 Teams mit Widerstandswerten von 0 bis 10 bewerten. 0 bedeutet dabei volle Zustimmung, 10 bedeutet volle Ablehnung. Am Ende wurden jeweils die Mittelwerte aus insgesamt mehr als 700 Einzelbewertungen berechnet. Ein Ergebniswert über 5 bedeutet eher Ablehnung, ein Wert unter 5 eher Zustimmung. Die nachfolgenden beiden Grafiken zeigen die Ergebnisse der Bewertung durch das Forum:

Am besten hat das Konzept HÖGER abgeschnitten.



Die zweidimensionale Darstellung der Ergebnisse (gute Bewertungen innen, schlechtere Bewertungen außen) zeigt, dass nur das Schweizer Team HÖGER (grüne Linie) in allen vier Bereichen gut abschneidet. Die anderen 3 Teams erreichen jeweils höchstens in einem Bereich einen guten Wert, in den anderen drei Bereichen aber Bewertungen über 4,5 oder schlechter.



Der Gemeinderat beschloss am 24.7.2018: einstimmig (Drucksache: 0192/2018/BV)
„Die Anzahl der Entwicklungsvarianten, die in die Konsolidierungsphase getragen werden sollen, wird ausgeweitet. Der Gemeinderat entscheidet am Ende der Planungsatelierphase über die Art und Zahl der Planungsansätze, die in der Konsolidierungsphase weiterentwickelt werden. **Darunter soll mindestens ein Planungsansatz sein**, der die im gemeinsamen Sachantrag zu Tagesordnungspunkt 1.2 öffentlich des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 04.07.2018 Ziffer 1 genannten nachhaltigen Kriterien berücksichtigt.“

Diese Kriterien sind:

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

Die Gesamtheit dieser Kriterien erfüllt nur der Planungsansatz des Teams HÖGER.

Das Team HÖGER

- hat das nachhaltigste Konzept
- hat eine optimale Verdichtung und Vernetzung der Funktionen

- hat nach dem stadtklimatologischen Gutachten nachts die geringsten Überwärmungsflächen und tagsüber den zweitgeringsten Flächenanteil mit Extremtemperaturen >41°C. Beim Konzept ASTOC liegt dieser viermal so hoch wie bei HÖGER.
- hat den höchsten Anteil an neuen Wohnungen auf dem Campus
- hat ein Verkehrskonzept mit dem geringsten Anteil gebrochener Verkehre in das Umland, das die höchsten Umsteigeffekte vom Auto auf den Umweltverbund erwarten lässt
- kommt ohne Bebauung des Hühnersteins aus und schützt in seinem Konzept sowohl das Handschuhsheimer Feld wie das Naturschutzgebiet „Unterer Neckar“

Wohnen:

Heidelberg benötigt Wohnraum. Wohnen auf dem Campus ist die effektivste Methode, um Pendler- und Autoverkehr zu reduzieren.

Die Aufgabenstellung forderte einen Zuwachs von 15 415 qm für Wohnen bis zum Jahr 2050.

Zuwachs an Wohnfläche der Planungsteams:

- Höger + 86 605 qm
- Astoc + 71 428 qm (v.a. auf Hühnerstein, der erst spät bebaut werden soll)
- Moeller + 52 156 qm
- Heide + 20 237 qm