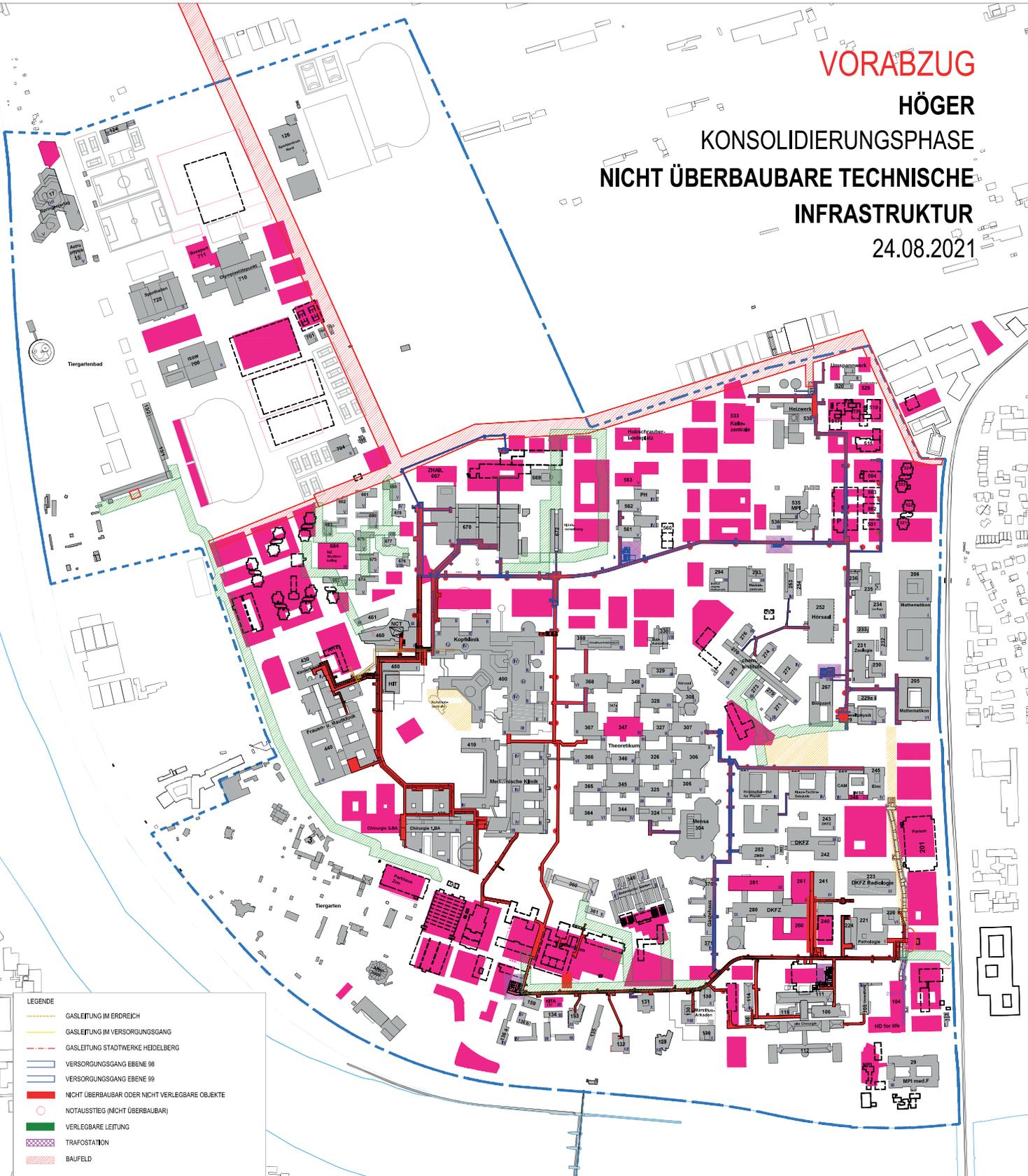


VORABZUG
HÖGER
KONSOLIDIERUNGSPHASE
NICHT ÜBERBAUBARE TECHNISCHE
INFRASTRUKTUR
24.08.2021



LEGENDE

- GASLEITUNG IM ERDREICH
- GASLEITUNG IM VERSORGUNGSGANG
- GASLEITUNG STADTWERKE HEIDELBERG
- VERSORGUNGSGANG EBENE 88
- VERSORGUNGSGANG EBENE 99
- NICHT ÜBERBAUBAR ODER NICHT VERLEGBARE OBJEKTE
- NOTAUSSSTIEG (NICHT ÜBERBAUBAR)
- VERLEGBARE LEITUNG
- TRAFOSTATION
- BAUFELD

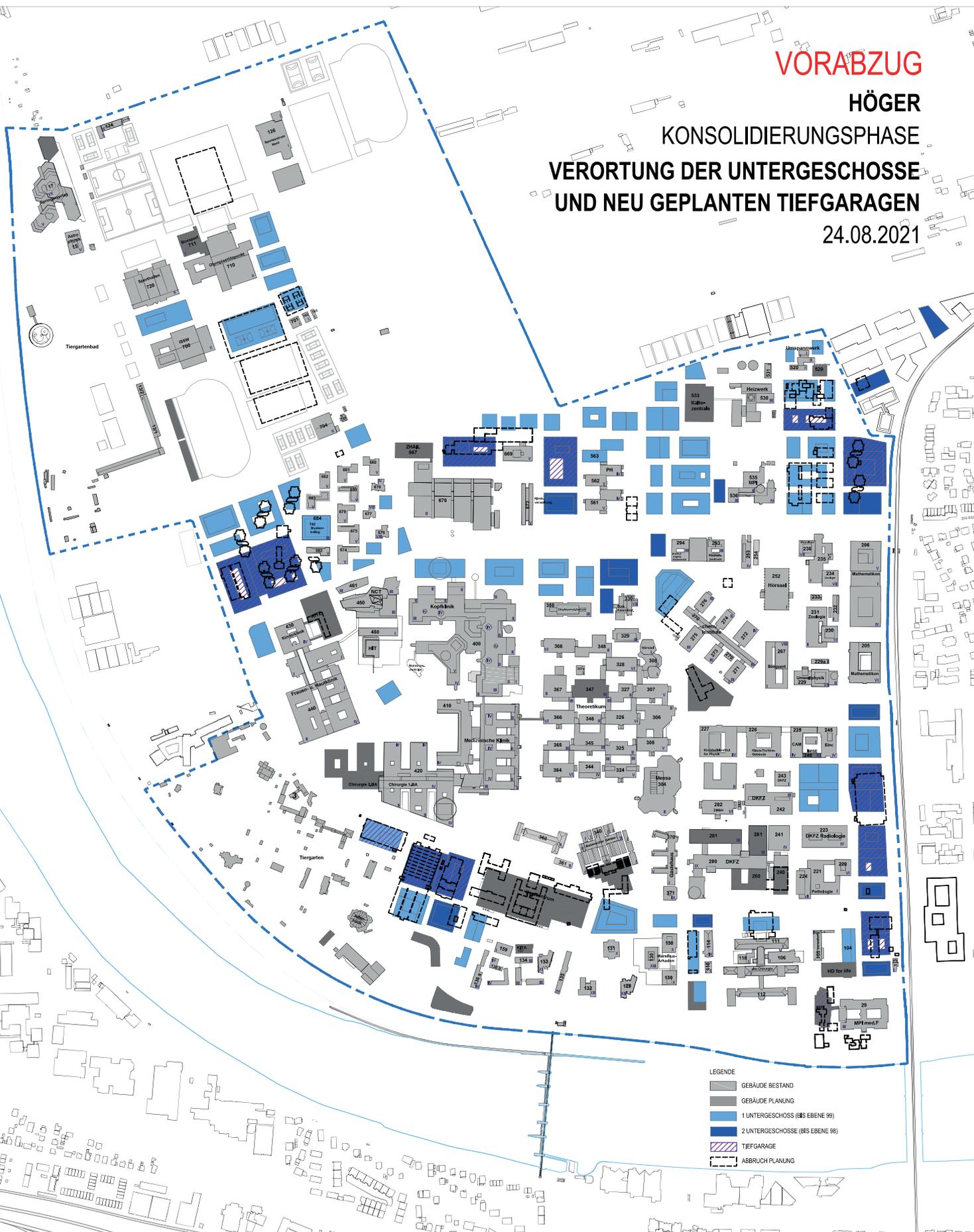
GRUNDSÄTZLICH SIND ALLE VERSORGUNGSGÄNGE NICHT ÜBERBAUBAR, DA DIESE NICHT DIE ENTSPRECHENDE TRAGFÄHIGKEIT AUFBRINGEN KÖNNEN

VORABZUG

HÖGER

KONSOLIDIERUNGSPHASE VERORTUNG DER UNTERGESCHOSSE UND NEU GEPLANTEN TIEFGARAGEN

24.08.2021



- LEGENDE
- GERÄUDE BESTAND
 - GERÄUDE PLANUNG
 - 1 UNTERGESCHOSS (BIS EBENE 99)
 - 2 UNTERGESCHOSSE (BIS EBENE 98)
 - TIEFGARAGE
 - ABBRUCH PLANUNG

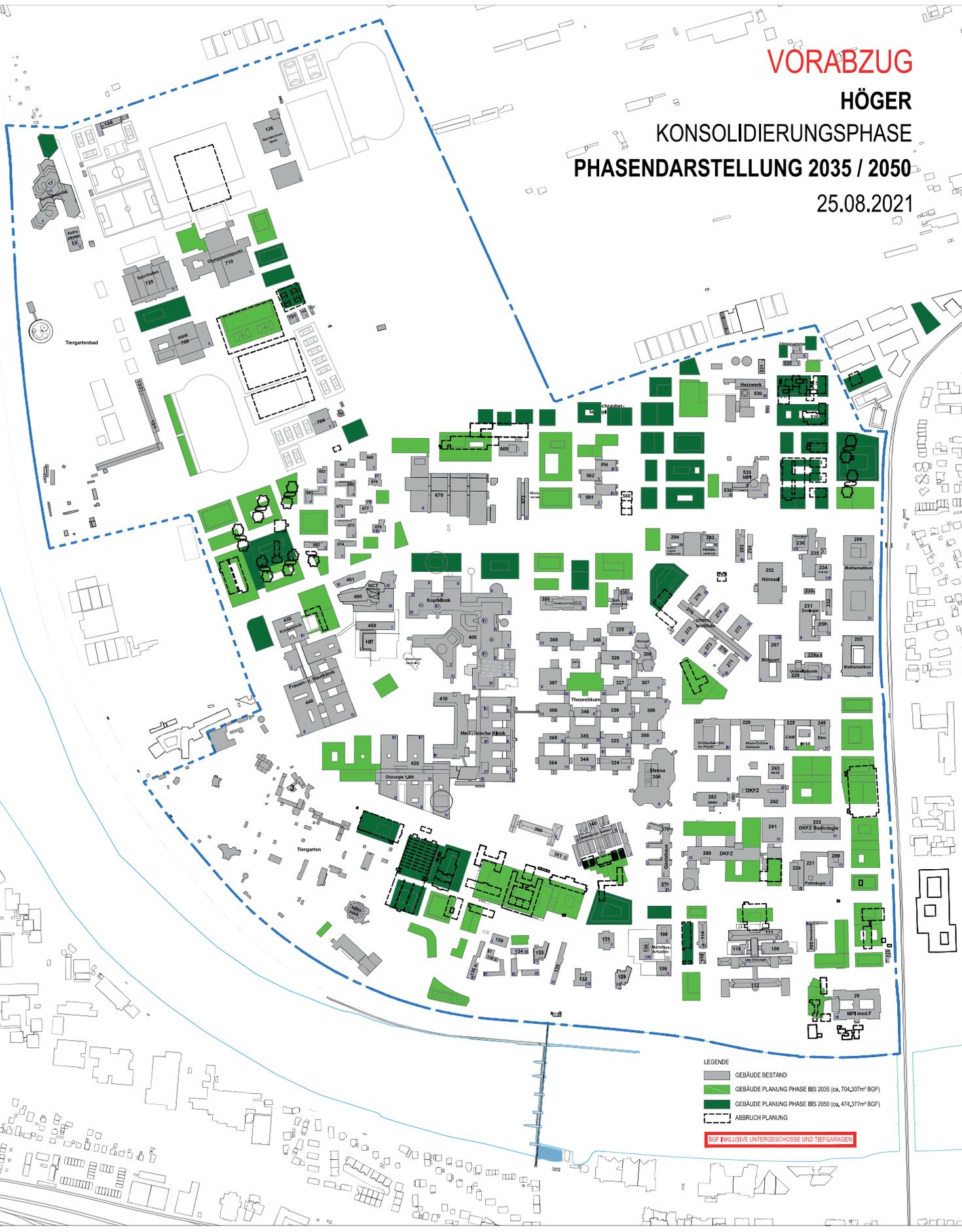
VORABZUG

HÖGER

KONSOLIDIERUNGSPHASE

PHASENDARSTELLUNG 2035 / 2050

25.08.2021

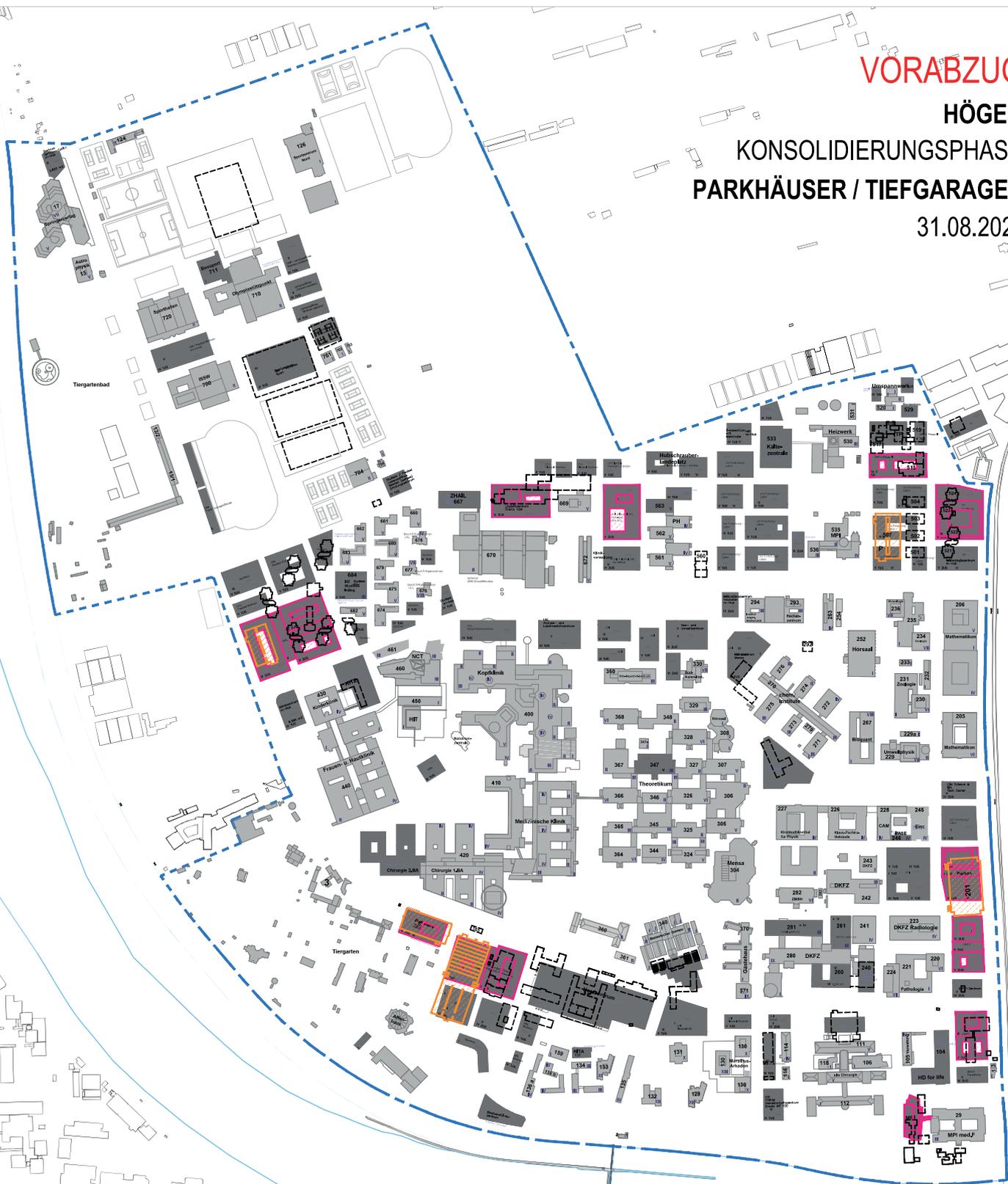


LEGENDE

- GEBÄUDE BESTAND
- GEBÄUDE PLANUNG PHASE BIS 2035 (ca. 704,307m² BGF)
- GEBÄUDE PLANUNG PHASE BIS 2050 (ca. 474,377m² BGF)
- - - - - ABBRUCH PLANUNG

BGF INKLUSIVE UNTERGESCHOSSE UND TIEFGARAGEN

VORABZUG
HÖGER
KONSOLIDIERUNGSPHASE
PARKHÄUSER / TIEFGARAGEN
31.08.2021



- LEGENDE
- GEBÄUDE BESTAND
 - GEBÄUDE PLANUNG
 - RÜCKBAU PARKHÄUSER / TIEFGARAGEN
 - NEUBAU PARKHÄUSER / TIEFGARAGEN
 - ABRUCH PLANUNG

VORABZUG

HÖGER

KONSOLIDIERUNGSPHASE

RÜCKBAU BIS 2050

31.08.2021



LEGENDE
GEBÄUDE BESTAND
GEBÄUDE PLANUNG
GEBÄUDE RÜCKBAU

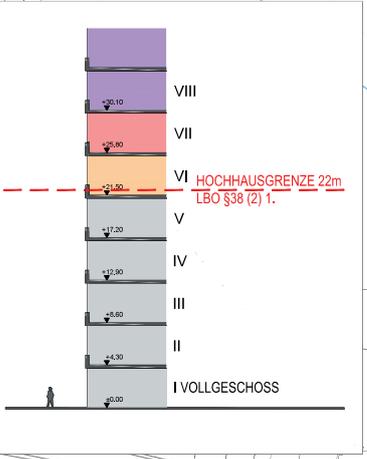
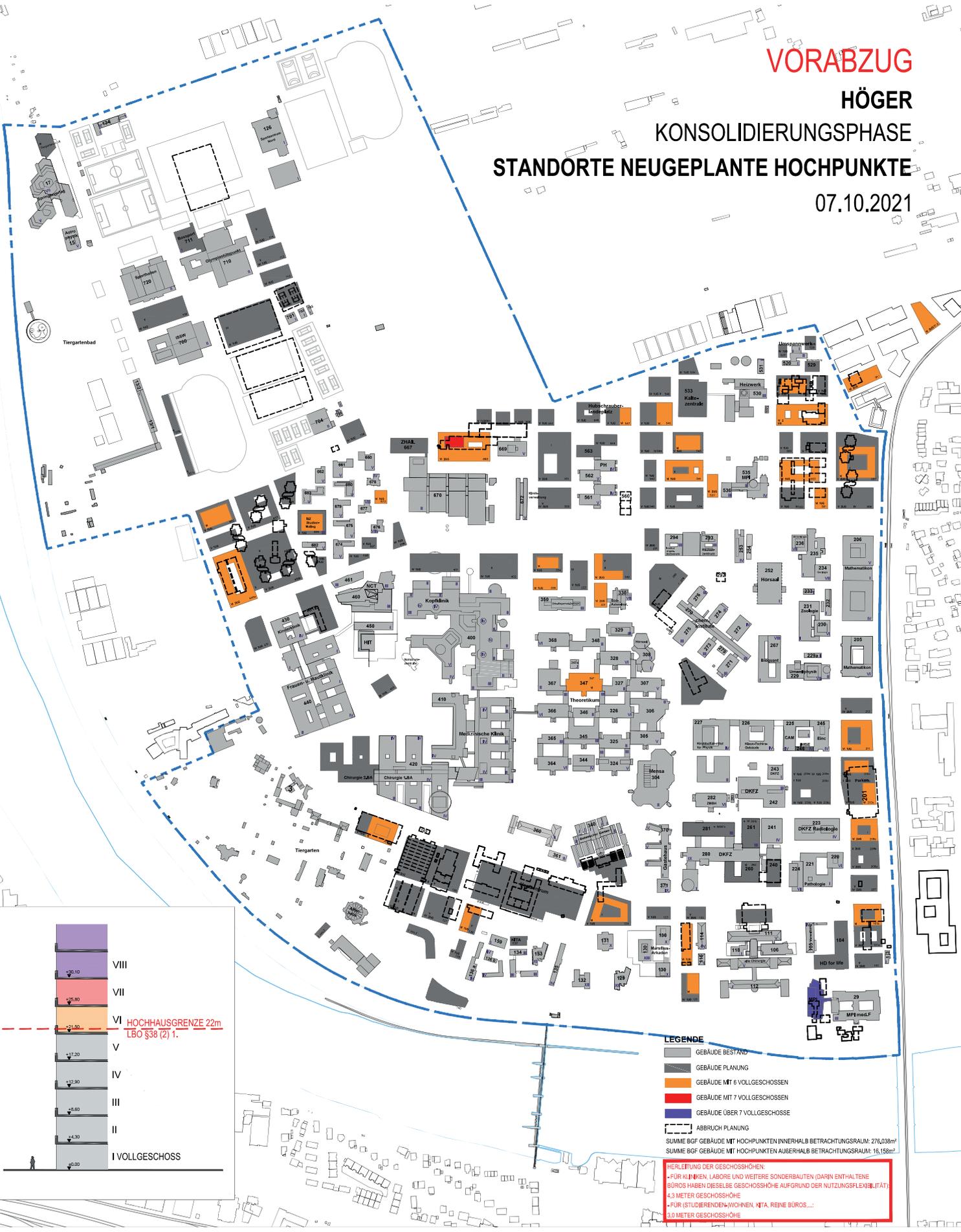
VORABZUG

HÖGER

KONSOLIDIERUNGSPHASE

STANDORTE NEUGEPLANTE HOCHPUNKTE

07.10.2021



LEGENDE

- GEBÄUDE BESTAND
- GEBÄUDE PLANUNG
- GEBÄUDE MIT 6 VOLLGESCHOSSEN
- GEBÄUDE MIT 7 VOLLGESCHOSSEN
- GEBÄUDE ÜBER 7 VOLLGESCHOSSE
- ABBRUCH PLANUNG

SUMME BGF GEBÄUDE MIT HOCHPUNKTEN INNERHALB BETRACHTUNGSRAUM: 276,038m²
SUMME BGF GEBÄUDE MIT HOCHPUNKTEN AUßERHALB BETRACHTUNGSRAUM: 16,158m²

HERLEITUNG DER GESCHÖSSEN:

- FÜR KLINIEN, LABORE UND WEITERE SONDERBAUTEN (DARIN ENTHALTENE BÜROS HABEN DIESELBE GESCHÖSSENHOHE AUFGRUND DER NUTZUNGSFLEXIBILITÄT)
- 4,3 METER GESCHÖSSENHOHE
- FÜR (STUDIENWEN)WOHNEN, KITA, REINE BÜROS, ...
- 3,0 METER GESCHÖSSENHOHE

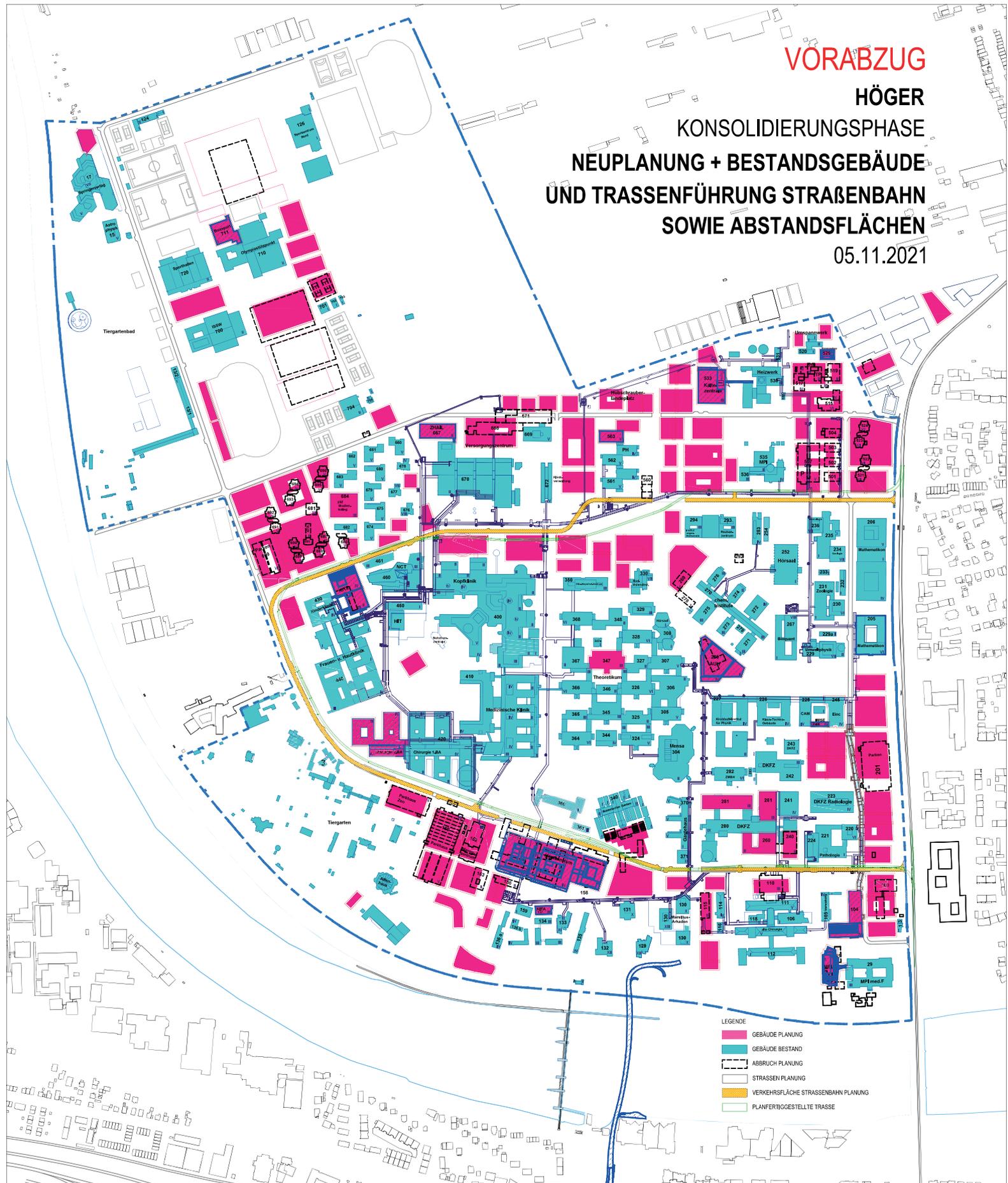
VORABZUG

HÖGER

KONSOLIDIERUNGSPHASE

NEUPLANUNG + BESTANDSGEBÄUDE UND TRASSENFÜHRUNG STRAßENBAHN SOWIE ABSTANDSFLÄCHEN

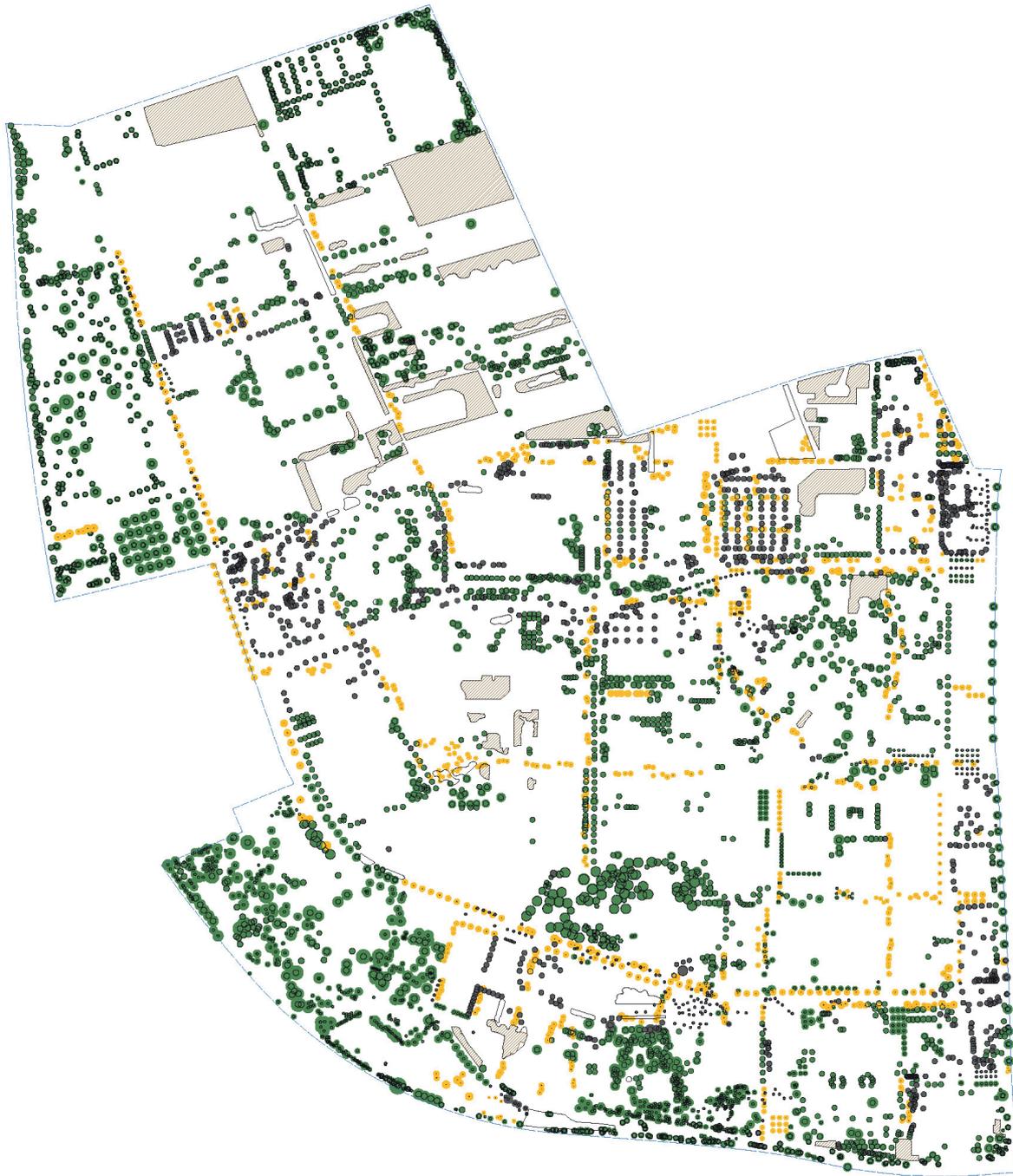
05.11.2021





Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss		Radwege	Fläche Wasser
		Plätze	Fläche Zoo
		Flusswege	Fläche Schwimmbad
		Campusboulevard	60m Linie



Legende

Bäume

- | | | |
|---|---|--|
|  Bestandsbäume Entwurf Höger |  zu fallende Bäume Entwurf Höger |  Neupflanzung Entwurf Höger |
|  Bestandsbäume dwg-Grundlage |  Gehölzflächen Entwurf Höger |  Gehölzflächen Bestand |



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss			Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss			Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss			Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss			Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss			Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss			Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss			Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss			Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss			Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad





Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss			Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
Abriss			Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße u. z.T. Straßenbahn	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellplätze	Fläche Sport
		Wege und Plätze	Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad

Beantwortung Fragen Mobilität

Im Folgenden werden Fragen zur Mobilität beantwortet, die in der Konsolidierungsphase an die Projektträger gerichtet wurden.

Bezüglich des Arbeitsauftrages aus dem SEBA 21.09.2021 TOP 12 Masterplan Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen „Es soll geprüft werden, in welchem Umfang die Büros Stellplätze in der Atelierphase berücksichtigt haben.“ erfolgt die folgende Beantwortung:

Im Planungsatelier Stufe III des Masterplanverfahrens Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen wurden von den Entwurfsteams die folgende Anzahl an Stellplätzen geplant:

Raumbezug	im Betrachtungsraum (blaue Linie)		außerhalb des Betrachtungsraums	
	2035	2050	2035	2050
Astoc Anzahl Stellplätze	5.000	2.500	10.550	
Heide Anzahl Stellplätze	2.838*		5.000	
Höger Anzahl Stellplätze	5.250	2.950	8.000	
Møller Anzahl Stellplätze	6.630*		1.750	

* keine Differenzierung zwischen 2035 und 2050 erkennbar

Im Weiteren werden Fragen, die von Herrn Stadtrat Rothfuß am 21.09.2021 schriftlich gestellt wurden, kurz beantwortet. Die Fragen mit der Nummer 1-6 und 10 wurden von der Stadtverwaltung beantwortet. Zum Teil wurde das Verkehrsgutachterbüro eingebunden. Die Fragen 7-9 und 11-13 wurden von Vermögen und Bau, Amt Mannheim und Heidelberg beantwortet.

1. Bitte schlüsseln sie die heutigen Parkplätze wie folgt auf:
 - a) Universität mit Parkgebühr / kostenlos / reserviert
 - b) Unikrankenhaus mit Parkgebühr / kostenlos/ reserviert
 - c) DKFZ mit Parkgebühr / kostenlos
 - d) MPI mit Parkgebühr / kostenlos
 - e) Technologiepark mit Parkgebühr / kostenlos
 - f) Studierendenwerk mit Parkgebühr / kostenlos
 - g) Zoo mit Parkgebühr / kostenlos
 - h) Tiergartenbad und Sportzentrum Nord mit Parkgebühr/kostenlos
 - i) Sportvereine mit Parkgebühr / kostenlos
 - j) Springer mit Parkgebühr / kostenlos
 - k) weitere

Die notwendigen PKW-Stellplätze auf dem Campus INF wurden gemäß den baurechtlichen Auflagen hergestellt. Die Stadtverwaltung kann zu den Fragen der Parkraumbewirtschaftung jedoch keine genauen Aussagen machen, da diese Nutzungsdaten baurechtlich nicht relevant sind und damit nicht vorliegen. Im Rahmen des Masterplanverfahrens wurden in Abstimmung mit den ansässigen Institutionen von Vermögen und Bau 2019 eine Übersicht über die bewirtschafteten und unbewirtschafteten Stellplätze erarbeitet. Es wurden dabei folgende institutionelle Nutzer unterschieden: Land BW, Dritte BW, Stadt/Priv. Die Übersicht ist als Anlage beigefügt, siehe Anlage xxx, Angaben ohne Gewähr.

2. Wie viele der vorhandenen Stellplätze zu 1. sind bislang baurechtlich notwendig? Wurde dabei die maximale Absenkung der Quote durch die bestehende ÖPNV-Anbindung bereits berücksichtigt? Hinweis: Im Leistungsbild ist für DKZF, MPI, Springer und SZN vermerkt, dass kein ÖPNV-Faktor angewandt wurde, bei den übrigen Flächen offenbar nur teilweise.

Die Anzahl der im Jahr 2020 baurechtlich notwendigen vorhandenen Stellplätze im Masterplangebiet kann mit ca. 6.800 angegeben werden. Diese Zahl basiert neben dem regelmäßigen Abgleich von dem Amt für Baurecht und Denkmalschutz mit Land und Universität für die weiteren Institutionen auf eigenen Ermittlungen aufgrund von Bauakten, der (ggf. nachträglichen) Anwendung der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV-Stellplätze) und Orientierungswerten bei unzureichender Aktenlage.

Soweit die Vorschriften der LBO sowie der VwV-Stellplätze (Stellplatzreduzierung durch ÖPNV-Faktoren) zum Zeitpunkt der Bauanträge rechtskräftig waren, wurden diese in der Regel angewendet.

Die Vorschriften der VwV-Stellplätze mit Stellplatzreduzierung durch ÖPNV-Faktoren werden bei jedem Bauantrag individuell geprüft und vom Antragssteller nachgewiesen. So kann der angewendete ÖPNV-Faktor je nach Standort des Bauvorhabens und der Anzahl (und Taktung) am Standort vorhandener Bus-/S-Bahnlinien variieren oder aufgrund keiner standortnahen Haltestellen gar nicht zur Anwendung kommen.

3. Warum wurden die notwendigen Stellplätze nur auf 40% abgesenkt, während die Verwaltungsvorschrift eine Absenkung der Stellplätze auf 30% zulässt?

Zu Bauanträgen: Siehe oben dritter Absatz der Antwort zu Frage Nummer zwei. Soweit eine Absenkung auf 40% erfolgte, waren die gesetzlichen Voraussetzungen für eine weitere Absenkung im jeweiligen Fall nicht gegeben.

Zu den Vorgaben zum Masterplanverfahren: Bei der Berechnung der baurechtlich notwendigen Stellplätze im INF-Betrachtungsraum für das Jahr 2050 wurde ein ÖPNV-Minderungsfaktor von 40 Prozent flächendeckend angesetzt. Ein Faktor über die 40 Prozent hinaus ist nach der „VwV-Stellplätze“ nur mit einem Schienenschnellverkehr (S-Bahn, Stadtbahn) mit eigenem Gleiskörper zulässig, da man

in der Gesamtbewertung der ÖPNV-Qualität nur damit auf die maximal mögliche Punktezahl (12 Punkte) erreichen kann. Das Heidelberger ÖPNV-Schienensystem ist jedoch als Straßenbahn, und nicht als Stadtbahn zu definieren, da es einige Abschnitte in Straßenlage gibt und nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) anstatt nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) gefahren wird. Zudem kann bei einer Straßenbahnstrecke mit einer Vielzahl an Haltestellen und bei der angedachten erschütterungs- und zerschneidungsarmen Bau- und Betriebsweise des INF-Campusrings keineswegs von „Schienenschnellverkehr“ gesprochen werden.

Zur weiteren Reduzierung der Stellplätze wurden nebst Berücksichtigung des ÖPNV-Minderungsfaktors zusätzlich gemäß §37 (1) LBO insgesamt 25% der Kfz-Stellplätze durch Fahrradstellplätze ersetzt.

4. Warum wurden die weiteren Möglichkeiten der LBO wie
 - Verbot von Stellplätzen wegen schwieriger Herstellung und Leisten von Ablösebeträge
 - Aussetzung Stellplatzverpflichtung Absicherung der Baulast
 - ortsferne Herstellung der Stellplätze mit Shuttle-System nicht betrachtet / nicht zugelassen?

Die vorhandenen Möglichkeiten der LBO fanden bisher bauordnungsrechtlich keine Anwendung, da mit den Bauanträgen vom Antragsteller keine entsprechenden Anträge – mit Vorlage der erforderlichen Nachweise – gestellt wurden. Zum Teil sind für weitere Stellplatz-Reduktionsmöglichkeiten gemäß LBO erst entsprechende Satzungen zu erlassen.

Weiter ist zu beachten, dass die älteren Baugenehmigungen Im Neuenheimer Feld zu Zeiten erteilt wurden, in denen z.B. Regelungen der LBO sowie VwV-Stellplätze (Stellplatzreduzierung durch ÖPNV-Faktor) nicht existierten bzw. rechtskräftig waren. Derzeitige Stellplätze haben Bestandschutz.

Den Entwurfsteams im Masterplanverfahren wurde gemäß Leistungsbeschreibung weiterhin die Möglichkeit gegeben, weitere Stellschrauben der LBO zu nutzen, die vorgegebene Anzahl nach heutigem Recht weiter zu reduzieren. Diese Möglichkeit wurde jedoch von den Teams in den Entwurfsentwürfen nicht weiter untersucht oder begründet dargestellt.

5. Welche Erkenntnisse ergeben sich zum Verkehrsaufkommen aus/ins Neuenheimer Feld in Korrelation zu den Stellplätzen (Umschlagfaktor). Z.B. welche Werte sind aktuell im Verkehrsmodell hinterlegt? Welche mittleren Reiseweiten und welche Verkehrsleistung resultieren hieraus.

In der Analyse gibt es mit Stand 2020 Im Neuenheimer Feld insgesamt 8.800 Stellplätze (davon sind ca. 6.800 baurechtlich notwendig). In der Prognose für 2050 wird für beide Teams von insgesamt 7.100 Stellplätzen ausgegangen.

Im Vergleich mit den Zielverkehrsaufkommen des privaten Pkw-Verkehrs ergeben sich folgende erforderlichen Umschlagszahlen für die Stellplätze (Gilt für die Annahme, dass alle Stellplätze genutzt werden. Sollten Stellplätze frei bleiben (z.B. durch Reservierung für bestimmte Nutzergruppen), so erhöht sich die erforderliche Umschlagszahl entsprechend.):

Umschlagszahlen des privaten Pkw-Verkehrs

- Analyse: 1,33 Fahrzeuge pro Stellplatz und Tag
- ASTOC: 1,15 Fahrzeuge pro Stellplatz und Tag
- HÖGER: 1,03 Fahrzeuge pro Stellplatz und Tag

Der Unterschied zwischen ASTOC und HÖGER bei Annahme einer gleichen Stellplatzzahl im Modell ergibt sich durch die etwas geringeren Pkw-Zielaufkommen bei Höger.

Trotz abnehmender Stellplatzzahlen gehen auch die Umschlagszahlen pro Stellplatz bis 2050 zurück. Der Grund dafür ist, dass neben der Stellplatzreduzierung auch die Kostenerhöhungen für die Stellplätze und die Angebotsverbesserungen für Fuß-/Radverkehr und ÖV dämpfend auf die MIV-Nachfrage wirken.

Diese Werte liegen nach Einschätzung des Verkehrsgutachters IVAS in einem realistischen Bereich, da es sich bei einem großen Teil der Nutzer um Berufstätige handelt und ein Stellplatz in diesem Sektor oft nur einmal am Tag genutzt wird. Berücksichtigt man noch den Wirtschaftsverkehr mit Pkw, erhöhen sich die Umschlagszahlen auf ca. 1,8 Fahrzeuge pro Stellplatz und Tag. Es ist aber zu beachten, dass ein Teil des einfahrenden Wirtschaftsverkehrs keinen Stellplatz bzw. nur eine Haltemöglichkeit benötigt (z.B. für das Be- oder Entladen, Bringen oder Holen von Patienten).

6. Wie wird der MIV in/aus Neuenheimer Feld (gesamte Fahrstrecken) in CO₂-Tonnen bewertet? Welche Unterschiede ergeben sich, wenn nur Anteil Heidelberg und wenn gesamte Strecke betrachtet wird?

Die Bewertung der CO₂-Emissionen erfolgt im Vergleich mit den Zielvorgaben der Stadt Heidelberg zur Verringerung der CO₂-Emissionen bis 2035 bzw. 2050.

Wir haben durch unseren Verkehrsgutachter IVAS/VCDB sowohl für jede der 10 Varianten als auch für beide Entwürfe der Teams ASTOC und HÖGER und jeweils für die Verkehrsarten MIV und ÖV die Verkehrsleistung (Länge der insgesamt mit einem bestimmten Verkehrsmittel zurückgelegten Wegstrecke) berechnen lassen.

Diese Werte können nach dem Binnenverkehr innerhalb des INF, dem Quell- und Zielverkehr in das und heraus aus dem INF, dem Verkehr im Heidelberger Stadtgebiet und für den gesamten Untersuchungsraum des Verkehrsmodells (Städte Heidelberg und Mannheim, Rhein-Neckar-Kreis, südlicher Landkreis Bergstraße) differenziert betrachtet werden.

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) wurden Hinweise zur Berechnung der Treibhausgasreduzierung bereitgestellt. Dort werden die zu verwendenden

Emissionsfaktoren für die CO₂-Emissionen pro Fahrzeugkilometer für die verschiedenen Kfz-Klassen vorgegeben.

Anhand der Verkehrsleistung und der Emissionsfaktoren kann so für jede Variante bzw. für beide Entwürfe die CO₂-Emissionen berechnet und mit der Analyse (aktuelle Verkehrssituation) und dem Bezugsfall (Erschließung in 2035 auch nur mit Bussen wie bisher) verglichen werden.

In einer Zusatzauswertung zur Beantwortung der gestellten Frage wurden

a.) Nur die Fahrten zwischen dem Neuenheimer Feld und dem restlichen Heidelberg betrachtet und

b.) Alle Fahrten von und zum Neuenheimer Feld, aber für die Fahrten mit Quelle bzw. Ziel außerhalb von Heidelberg nur der Streckenanteil auf dem Gebiet von Heidelberg betrachtet.

Im Vergleich zur Analyse würden sich die CO₂-Emissionen für alle Pkw-Fahrten von und zum Neuenheimer Feld bei Team ASTOC um ca. 53% und bei Team HÖGER um ca. 62% verringern.

Betrachtet man nur die Fahrten zwischen dem Neuenheimer Feld und Heidelberg, fällt die Verminderung der CO₂-Emissionen entsprechend gering aus: bei Team ASTOC um ca. 24% und bei Team HÖGER um ca. 30%.

Bezieht man den auf Heidelberger Straßen durchgeführten Fahrtanteil der Fahrten zwischen dem Neuenheimer Feld und dem Umland mit ein, ergeben sich folgende Verringerungen der CO₂-Emissionen: bei Team ASTOC um ca. 40% und bei Team HÖGER um ca. 50%.

7. Wie passt die Deckelung der Parkgebühren im Leistungsbild zur Aussage im Koalitionsvertrag?

Im Koalitionsvertrag des Landes Baden-Württemberg von CDU und Bündnis 90 die Grünen steht unter 10.) Mobilität und Infrastruktur auf Seite 128, „Parken im öffentlichen Raum: Parken soll im öffentlichen Raum und auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen kostendeckend erfolgen. Dazu setzt die Landesregierung die dafür vom Bundesgesetzgeber geschaffenen Voraussetzungen landesrechtlich um, den Kommunen bei der Erhebung von Parkgebühren und insbesondere auch bei den Bewohnerparkgebühren einen größeren Handlungsspielraum einzuräumen. Auf Landesliegenschaften wird beim Parken das Prinzip der Kostendeckung verbindlich eingeführt. Kostenloses Parken auf und in Landesliegenschaften mit mehr als fünf Stellplätzen ist bis 2030 auf klimaneutrale Fahrzeuge beschränkt.“ Der Koalitionsvertrag des Landes Baden-Württemberg beschreibt gemeinsame Ziele der beiden Parteien für die Jahre 2021-2026.

Die Parkgebühren für das Neuenheimer Feld mussten für eine Modellierung im Verkehrsmodell für das Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld auf einen Wert für das Jahr 2035 und 2050 festgesetzt werden. Im Lenkungskreis wurde daher eine vereinfachte Prognose für Stellplatzgebühren für die Verkehrsmodellierung erstellt. Derzeit betragen die Gebühren 3,- EUR pro 2 Std., jede weitere Stunde 1,70 EUR, 10,- EUR pro Tag und 26,- EUR pro Monat. Für das Jahr 2035 wurde im Verkehrsmodell mit

2,30 EUR pro Stunde, 14,- EUR pro Tag und 35,- EUR pro Monat gerechnet. Für das Jahr 2050 wurde im Verkehrsmodell mit 3,10 EUR pro Stunde, 18,- EUR pro Tag und 47,- EUR pro Monat gerechnet. Bei diesen Werten handelt es sich um Annahmen die der Verkehrsmodellierung dienen. Diese Werte sind nicht verbindlich.

Die Parkgebühren für das Neuenheimer Feld aus dem Leistungsbild dienen ausschließlich der Verkehrsmodellierung im Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld. Die Landesregierung Baden-Württemberg beabsichtigt die oben beschriebene Regelung umzusetzen. In der Regelung werden u.U. auch kostenlose Stellplätze für klimaneutral betriebene Fahrzeuge thematisiert. Wenn zukünftig alle Fahrzeuge klimaneutral betrieben werden sollten, so könnten diese demnach kostenlos parken. Welche Regelungen das Land Baden-Württemberg für das Jahr 2035 bzw. für 2050 einführen wird, bleibt abzuwarten.

Da beide Planungsteams jedoch in einem konkurrierenden Verfahren gegeneinander angetreten sind, war den Projektträgern u.a. auch wichtig, dass die Werte bei beiden Planungsbüros einheitlich angesetzt werden, da es ausdrücklich nicht das Ziel sein sollte verkehrliche Ziele ausschließlich durch hohe Parkgebühren zu erreichen, sondern eine möglichst hohe Vergleichbarkeit beider Entwürfe herzustellen ist um die Wirksamkeit der verkehrlichen Maßnahmen bewerten zu können.

8. Woher kommt die Festlegung auf oberirdische Parkplätze? Wie passt dies zum Befund, dass bereits heute sich rund 2.500, also die Hälfte der Stellplätze des Landes in Hoch- und Tiefgarten befinden? Wäre es nicht gerade Aufgabe der Gutachter, hier raumverträgliche Lösungen für das Parken zu finden?

Tiefgaragenstellplätze sind in ihrer Herstellung und Bewirtschaftung erheblich kostenintensiver als oberirdische Stellplätze. Zu oberirdischen Stellplätzen zählen Hochgaragen und (gebäudenahe) Stellplätze. Das Land Baden-Württemberg kann die Finanzierung ausschließlich von Tiefgaragen auch zukünftig nicht gewährleisten. Das Land beabsichtigt, sofern die finanziellen Voraussetzungen hierfür vorliegen, zukünftig Stellplätze vorrangig in Hochgaragen herzustellen.

Und auch gebäudenahe Einzelstellplätze wie insbesondere behindertengerechte Stellplätze und Stellplätze für den Lieferverkehr, die einzelnen Gebäuden zugeordnet werden, werden zukünftig benötigt.

9. Inzwischen schreibt der Koalitionsvertrag der Landesregierung folgendes vor:
„Auf Landesliegenschaften wird beim Parken das Prinzip der Kostendeckung verbindlich eingeführt. Kostenloses Parken auf und in Landesliegenschaften mit mehr als fünf Stellplätzen ist bis 2030 auf klimaneutrale Fahrzeuge beschränkt.“
Wie wird dies umgesetzt?

siehe vorherige Antworten

10. Die zwingenden Vorgaben zu der sehr hohen Zahl von PKW-Parkplätzen in der Zukunft und deren oberirdische Anordnung zwingen die Planungsteams zu einer flächenverschwendenden Planung. Warum wurden diese Vorgaben wie auch das gesamte Leistungsbild nicht vorher dem Gemeinderat zur Diskussion und Beschlussfassung vorgelegt?

Zwingende Vorgaben sind im Rahmen von städtebaulichen Wettbewerben üblich, da bei der Bewertung eine Vergleichbarkeit erreicht werden muss, die über gleiche Vorgaben für alle Teilnehmer hergestellt wird. Die vorgegebene Stellplatzzahl für das Jahr 2050 liegt unter der heutig existierenden; dabei ist zu berücksichtigen, dass gleichzeitig bis 2050 bedeutende Anteile BGF-Fläche hinzukommen. Rechtlich mögliche Stellschrauben zur Reduzierung der Stellplätze (z.B. ÖPNV-Minderungsfaktor - siehe oben Antworten zu den Fragen 2-4) wurden dabei bereits angewendet. Zur Anordnung der Stellplätze siehe oben Antwort zu Frage 8.

Die Leistungsbeschreibung wurde direkt aus der im Vorprozess verabschiedeten Aufgabenstellung und den folgenden Gemeinderatsbeschlüssen, insbesondere dem letzten Beschluss zur Planungsatelierstufe 3, abgeleitet. Zusätzliche grundlegende Aufgaben wurden in der Leistungsbeschreibung nicht gestellt. Der abschließende Text einer Leistungsbeschreibung kann sich im Detail noch ändern, daher wird er in der Regel keinem Beschluss zugeführt, damit bis zum Start des Wettbewerbs aktuelle Inhalte bei Bedarf noch einfließen können. In diesem konkreten Fall wurden z.B. u.a. die Abgabefristen noch angepasst.

11. Wie wird die Solarpflicht für landeseigene Parkplätze gemäß Koalitionsvertrag berücksichtigt?

Es gibt eine Handlungsanweisung des Landes Baden-Württemberg an Vermögen und Bau die eine Prüfung der Realisierung einer Photovoltaikanlage für jeden Neubau auf landeseigenen Flächen vorsieht. Und ab dem Jahr 2022 hat sich das Land freiwillig selbst dazu verpflichtet bei der Neuerrichtung von Parkplätzen diese mit einer Photovoltaikanlage zu überdachen.

Der verstärkte Ausbau der Photovoltaik auf Landesliegenschaften ist ein wichtiger Baustein der Klimaschutzstrategie des Landes. Bei Neubauten und bei Baumaßnahmen im Bestand des Landes besteht bereits eine PV-Pflicht. Aktuell beträgt die Photovoltaikfläche auf Landesliegenschaften rund 111.000 m². Bis 2025 sollen mindestens 130.000 m² und bis 2030 mindestens 175.000 m² Photovoltaikfläche auf Landesliegenschaften errichtet werden. Mit dem am 6. Oktober beschlossenen Entschließungsantrag der Landtagsfraktionen GRÜNE und CDU wird die PV-Strategie auf landeseigenen Liegenschaften im Rahmen der Neufassung des Energie- und Klimaschutzkonzeptes für landeseigene Liegenschaften entlang fester Korridore mit dem Ziel, bis 2030 möglichst alle geeigneten Dachflächen zu ertüchtigen, fortgeschrieben.

In der vom Landtag am 6. Oktober 2021 beschlossenen Anpassung des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg ist beim Neubau eines offenen Parkplatzes mit mehr als 35 Plätzen eine PV-Anlage über den geeigneten Stellflächen zu installieren.

12. Welche Auswirkung hat die Vorgabe des Koalitionsvertrags auf landeseigenen Grundstücken zum Parken ab 2030 nur noch zero-Emission-Fahrzeuge zuzulassen, Stichwort erhebliche Kostensteigerungen für die Nutzer v.a. bei Studierenden und Geringverdienern, die typischerweise mit älteren Fahrzeugen fahren und daher vermutlich auch deswegen die MIV-Nutzung absinken wird?

Wie die im Koalitionsvertrag erklärten Ziele zukünftig umgesetzt werden ist uns nicht bekannt. Wir gehen davon aus, dass Einschränkungen für den MIV zukünftig über die KFZ-Steuer, den Kraftstoffpreis, Umweltzonen oder ähnliches erfolgen wird. Wenn zukünftig nur noch emissionsfreie Fahrzeuge fahren sollten, könnte dies jedenfalls auch bedeuten, dass um einen Anreiz für diese zu schaffen, keine Parkgebühren erhoben werden.

13. Gemäß Novelle Klimaschutzgesetz sollen bis 2030 bereits 65% der CO₂ Emissionen eingespart werden, bis 2040 sind auch Hochschulen des Landes klimaneutral zu führen. Wie kann das mit dem unterstellten Stellplatzbedarf gelingen, v.a. unter Betrachtung der gesamten Emissionsbilanz z.B. auch für Batteriefahrzeuge oder Herstellung synthetischer Kraftstoffe?

Die vom Landtag am 6. Oktober 2021 beschlossene Änderung des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg (KSG BW) sieht unter anderem die folgenden Anpassungen vor:

- Verringerung der Treibhausgasemissionen Baden-Württemberg bis 2030 um 70% (Bezugsjahr 1990). Ziel der Netto-Treibhausgasneutralität bis 2040
- Organisation der Landesverwaltung bis 2030 netto-treibhausgasneutral

Das Verfahren Masterplan Neuenheimer Feld basiert auf den Vorgaben des KSG BW in der Fassung vom 31. Juli 2014 und dem Ziel einer weitgehend klimaneutralen Landesverwaltung bis 2040. Weitere Grundlagen sind das Energie- und Klimaschutzgesetz für Landesliegenschaften in der Beschlussfassung vom 11.

Dezember 2012. Die Bilanzierung der Emissionen der öffentlichen Verwaltung umfasst insbesondere die Entwicklung der CO₂-Emissionen durch die Nutzung landeseigener Gebäude, Art und Höhe des Strom- und Wärmeverbrauchs in der Landesverwaltung sowie des Kraftstoffverbrauchs durch Dienstreisen. Die durch den Verkehr Dritter entstehenden Emissionen werden in diesem Bilanzkreis nicht erfasst.

Beide eingereichten Entwürfe erreichen nicht das Ziel der Klimaneutralität bis 2050. In der weiteren Aufstellung des Masterplans Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen ist eine Fortschreibung und Anpassung auf die neuen Vorgaben des KSG BW in der gültigen Fassung erforderlich.

Die Gesamtbilanzierung der Treibhausgasemissionen einschließlich des Verkehrssektors erfolgt federführend durch das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg.