

# Kommentare zur Konsolidierungsphase

Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH · Postfach 10 55 40 · 69045 Heidelberg

Stadtplanungsamt  
Palais Graimberg – Kornmarkt 5  
69117 Heidelberg

Stadtwerke Heidelberg GmbH  
Stadtwerke Heidelberg Energie GmbH  
Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH  
Stadtwerke Heidelberg Gasnet GmbH  
Stadtwerke Heidelberg Bäder GmbH  
Stadtwerke Heidelberg Umwelt GmbH  
Stadtwerke Heidelberg Technische Dienste GmbH  
Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH

Kurfürsten-Anlage 42-50  
69115 Heidelberg

Telefon: 06221 513-0  
Telefax: 06221 513-3333  
E-Mail: info@swhd.de

www.swhd.de

Ihre Nachricht	Unsere Zeichen	Bearbeitet von	Durchwahl	Datum
	464-AZ/PH	Herr Zietak/ Herr Heiß	4952	18.11.2021

## Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld Stellungnahme zur technische Infrastruktur

### Allgemein:

Die vorliegenden Entwürfe der Teams ASTOC und Höger beinhalten beide innovative Konzepte für eine nachhaltige Entwicklung des Neuenheimer Feldes. Beide Teams versuchen mit unterschiedlichen Energiekonzepten den benötigten Energiebedarf zu dekarbonisieren. Sie sehen eine starke Elektrifizierung sowohl in der Wärme- als auch der Kälteversorgung vor, die zum Teil durch eigene klimafreundlichen Stromerzeugungsanlage, etwa in Form von PV-Anlagen, umgesetzt werden soll. Bedingt durch Sanierungen und Neubau soll es zudem möglich sein, den Wärmebedarf sowie das Temperaturniveau des Heizwasser zu reduzieren. Dies ermöglicht die Einbindung nachhaltiger Wärmequellen. Mit ihren Konzepten zur CO<sub>2</sub>-freien Energieversorgung des Campus gehen beide Teams mit der Zeit und verfolgen Konzepte aus der 4. Generation der Wärmenetze. Hierbei begeben sich beide Teams jedoch auch auf Neuland, denn zur Realisierung von Niedertemperaturnetzen und vor allem Anergienetzen in bestehende Gebäude- und Infrastrukturen dieser Größenordnung gibt es bisher wenige Erfahrungswerte. Bedingt durch klinische und universitären Einrichtungen handelt es sich im Fall des Neuenheimer Feldes zudem um ein sehr kritisches und energieintensives Versorgungsgebiet. Deswegen muss bei der Planung von Projekten dieses Ausmaßes die Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Systeme bewertet, sowie Umsetzbarkeit der Systeme in die bestehende Infrastruktur genauestens geprüft werden. Darüber hinaus muss auch der Umsetzungszeitpunkt jeder Maßnahme exakt in den Umwandlungsprozess des Versorgungssystems passen, um so die Versorgungssicherheit des Gebiets durchgehend sicherzustellen.

### Team ASTOC:

ASTOC beachtet diese Punkte und macht damit die Auswahl und den gebäudespezifischen Einsatz der genutzten Versorgungssysteme nachvollziehbar. So beginnt das Energiekonzept mit einer Bewertung verschiedener Technologien die für die Wärme- und Kälteversorgung eingesetzt werden könnten. Im nächsten Schritt werden die Erkenntnisse der Bewertung auf das Neuenheimer Feld angewendet. Bedingt durch die unterschiedliche Bebauung und Anforderungen im Neuenheimer Feld werden vier verschiedene Zonen definiert, in denen spezifisch angepasste Versorgungssysteme genutzt werden.

In zwei dieser Zonen werden in jedem Gebäude Wärmepumpen für die Wärme- und Kälteversorgung verbaut. Durch diesen Ansatz, dass jedes Haus vollständig für die eigene Versorgung verantwortlich ist, ist es notwendig die jeweiligen Systeme auf die maximale notwendige Wärme- bzw. Kältelast auszulegen. Synergieeffekte, die in einem Netz vorhanden sind, wie beispielsweise die Ausnutzung der unterschiedlichen Lastgänge der angeschlossenen Gebäude oder eine gegenseitige Absicherung, können somit nicht genutzt. Dies führt voraussichtlich zu verhältnismäßig großen Stromanschlüssen, die auf eine kurzzeitige hohe Last im Winter bzw. Sommer ausgelegt werden und auch Einfluss auf die Netzdimensionierung des Stromnetzes haben können.

In einer weiteren betrachteten Zone wird nur die Kälteversorgung elektrisch und hausintern sichergestellt. Für die Wärmeversorgung wird hier eine zentrale Flusswärmepumpe mit separatem Nahwärmenetz eingesetzt. In der letzten und größten Zone soll das bestehende Fernwärmenetz geschickt für die zukünftige Wärmeversorgung genutzt werden. In diesem Bestandsnetz soll es bis 2050 schrittweise zu einer Reduzierung des Temperaturniveaus des Heizwasser kommen.

Das Konzept von ASTOC endet mit einem Umsetzungsplan in dem die verschiedenen Versorgungssysteme in sechs Phasen aufgebaut werden. In der Umsetzung wird darauf geachtet, dass zu jeder Zeit eine sichere Versorgung gegeben ist.

#### **Team Höger:**

Für die Wärme- und Kälteversorgung sieht das Team Höger in ihrem Energiekonzept ein Anergienetz für das gesamte Neuenheimer Feld vor. Mit sehr niedrigen Vorlauftemperaturen eignet sich diese Technologie jedoch nur bedingt für die Versorgung von Bestandsgebäuden, auch wenn diese aufwendig und kosten intensiv saniert und mit neuer Gebäudetechnik ausgestattet wurden. Um die Versorgungssicherheit trotzdem zu erhalten, soll das bestehende Fernwärmenetz in Zukunft als Redundanz genutzt werden. Außerdem werden neun *Energie Clusterzentralen* auf dem Gebiet des Neuenheimer Feldes installiert. Diese Zentralen dienen als Wärmequellen, die ihre klimafreundliche Wärme aus Erdsondenfelder und in Spitzenlastzeiten aus Holzhackschnitzelkessel beziehen sollen. Bei der Verfeuerung von Holzhackschnitzeln muss jedoch immer ein regionaler Bezug bestehen, um die Nachhaltigkeit des Brennstoffs zu gewährleisten. Außerdem kommen Biomassen und somit auch Holzhackschnitzeln zukünftige eine zentrale Rolle bei der Absicherung der Stromerzeugung zu, weshalb eine Kraft-Wärme-Kopplung an dieser Stelle berücksichtigt werden sollte. Zwischen den Energiezentralen soll ein Nahwärmenetz aufgebaut werden, welches es ermöglichen soll, nicht benötigte Wärmeüberschüsse zwischen den Zentralen zu verschieben. Dies ermöglicht eine redundante Absicherung der Energiezentralen untereinander und erhöht den Wirkungsgrad und die Ausfallsicherheit des Gesamtsystems.

Durch die geringen Temperaturspreizungen des Anergienetzes und die damit einhergehenden hohen Massenströme werden sehr große Leitungsdurchmesser benötigt. Zusammen mit den zusätzlichen Leitungen zwischen den Energiezentralen und dem schon bestehen Hochtemperaturnetz auf dem Campus führt diese zu sehr engen Trassenverhältnissen. Die Möglichkeit einer Verlegung aller Leitungen in den bestehenden unterirdischen Versorgungsgängen oder als erdverlegte Leitungen wurden im Rahmen des Entwurfs nicht ausreichend geprüft. Die Nutzung des bestehenden Fernwärmenetzes ausschließlich als Redundanz erhöht zwar weiter die Versorgungssicherheit des Systems ist aber unter Wirtschaftlichkeits- und Nachhaltigkeitsgesichtspunkten nicht sinnvoll. Die bereits verbaute Graue Energie des Bestandsnetzes sollte effizienter genutzt werden.

Die Umsetzung des Konzeptes des Teams Höger ist in drei Phasen unterteilt und wird am Beispiel eines Quartiers anschaulich mit Umsetzungszeitpunkt dargestellt.

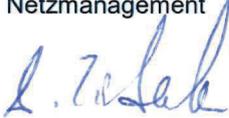
**Kurzfasit:**

Wir empfinden das Energiekonzept von ASTOC als das sinnvollere. Es nutzt geschickt die bestehende Infrastruktur. Ferner hat ASTOC bereits einen groben, aber nachvollziehbaren Umsetzungsplan für ihr Energiekonzept vorgelegt. Nachteilig kann der starke Zuwachs von Wärmepumpen sein, da dies zu einer saisonal bedingten hohen Belastung des Stromnetzes führen kann.

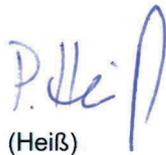
Demgegenüber nutzt Höger mit dem Anergienetz und einem Nahwärmenetz zwischen den Energiezentralen die Synergien eines Netzes wesentlich besser aus. Jedoch scheint dieses Konzept aufgrund der notwendigen Gebäudesanierungs- und Netzbaumaßnahmen wesentlich komplexer und schwerer zu koordinieren zu sein. Ferner ist zu erwarten, dass dieses Konzept höhere Umsetzungskosten mit sich bringt

Mit freundlichen Grüßen

**Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH**  
Netzmanagement



(Zietak)



(Heiß)

Studierendenwerk Heidelberg AöR · Marstallhof 1 · 69117 Heidelberg

IMORDE Projekt- & Kulturberatung GmbH  
Laura Steggemann / Florian Sandscheiper  
Schorlemerstraße 4  
48143 Münster

Bearbeiter/in Carsten Sokoll  
E-Mail fm.leitung@stw.uni-heidelberg.de  
Telefon 06221 4299-933  
Telefax 06221 4299-934  
Datum 25. August 2021  
Aktenzeichen  
(bei Antwort bitte angeben)

**Masterplan-Verfahren Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen**  
**Hier: Stellungnahme des Studierendenwerkes Heidelberg zur Konsolidierungsphase ASTOC**

Sehr geehrte Frau Steggemann, sehr geehrter Herr Sandscheiper,  
sehr geehrte Damen und Herren,

das Neuenheimer Feld ist ein exzellenter Campus in Sachen Grundlagenforschung der Natur- und Lebenswissenschaften. Weitere Wohnheime werden den Standort daher massiv aufwerten und zugleich die Wohnungsnot der Studierenden mindern. Wir hatten 2018 einen zusätzlichen Bedarf von 500 Bettplätzen im Neuenheimer Feld angemeldet. Dabei müssen nahe gelegene Stellplätze berücksichtigt werden. Für die Umrechnung von BGF auf Bettplätze liegen uns ausreichende Erfahrungswerte (31 - 45 m<sup>2</sup>/Bettplatz je nach Gebäudetyp) vor.

**Anmerkungen zur Planung ASTOC:**

Die Integration der KiTa INF 685 in Neubau K10 ist unklar (Geschossnutzung). Die Außenanlage der KiTa kann ggf. nördlich des Klausenpfades integriert werden.

Die Zuordnung bzw. der Ersatz der Parkplätze ist eines der wesentlichen, nicht nachvollziehbaren Themen.

Verzicht auf eine weitere Neckarbrücke: Für Studierende, Eltern von uns betreuter Kinder, Mitarbeitende/ Beschäftigte bedeutet dies keine alternative Zugangs- oder Zufahrtsmöglichkeit. Dies bedauern wir.

Bei den bereits verorteten Projekten wird unter 18. nur das Gebäude INF 684 genannt. Dies ist falsch. Unsere Vorplanung beinhaltet auch das direkt danebenliegende Wohngebäude INF 681 mit 170 Bewohner\*innen. Die Fläche beider Gebäude soll nachverdichtet werden. Dies steht der neuen Linie zur UKHD (neue Thorax-Klinik) entgegen.

Begrüßenswert ist eine Konzentration auf zwei große Standorte. Jedoch wird ein dritter Standort nicht erwähnt: Die zweistöckige Wohnkronen oberhalb des neuen Logistik-Hubs H05.4 mit ca. 4.300 m<sup>2</sup> BGF. Somit bedienen wir im Wohnen drei Standorte statt zwei. Die Wohnflächen oberhalb des Hubs stehen erst nach Errichtung zur Verfügung. Die 256 Bewohner\*innen müssen ein Ausweichquartier erhalten. Die Phasenplanung muss hier im Detail betrachtet werden. Eine Mischfinanzierung von Bauten (gemäß Beschreibung noch andere Nutzer) ist bisher aus rechtlichen Gründen nicht möglich.

ASTOC hat unsere Zukunftsausrichtung übernommen und empfiehlt ebenfalls kleine Wohneinheiten mit 20m<sup>2</sup>.

Gemäß der vorliegenden Planung werden nur drei Neubauten mit sieben Vollgeschossen ausgewiesen: B01.01, K08 und K09. Bei 2,80 m Geschosshöhe i. M. liegen wir bei allen Aufenthaltsräumen unter 22 m Fußbodenhöhe über der festgelegten Geländeoberfläche und haben somit keine Hochhäuser. Wir begrüßen diese Planung. Der Hubschrauberlandeplatz auf dem Neubau der Thorax-Klinik befindet sich in unmittelbarer Nähe von über

Seite 1 von 2

Sparkasse Heidelberg  
IBAN: DE14 6725 0020 0000 0168 29  
BIC: SOLADES1HDB  
USt-IdNr.: 143296644

Studierendenwerk Heidelberg AöR  
Im Neuenheimer Feld 674  
69120 Heidelberg  
www.studierendenwerk-heidelberg.de

2.000 Bewohner\*innen des Studierendenwerks. Dies mindert u.a. die Attraktivität und den Wert der Wohnheime, führt zu deutlich höheren Investitionen wie z.B. Schallschutzmaßnahmen an Dächern und Fassade und einem höheren Verwaltungsaufwand wegen stärkerer Fluktuation der Mieter\*innen, um ein paar Auswirkungen zu nennen.

Für die Erweiterung der UKHD ist die Verlagerung von Studierendenwohnheimen erforderlich. Die Wohnheime sollen nördlich des Klausenpfades in unmittelbarer Nähe auf den Tennisplätzen ersetzt werden. Grundsätzlich begrüßen wir die geplante Nähe der Neubauten zum Bestand.

Im Entwicklungsentwurf zur Mobilität wird das studentische Wohnen mit der Verlagerung des Lebensmittelpunktes auf Zeit nicht berücksichtigt. Es heißt: „Ein Teil der Pkw-Verkehre kann räumlich durch den Ausbau des Park-and-Ride-Angebots und einen Umstieg auf den ÖPNV an den Stadtgrenzen abgefangen werden. Dies kann als ein Ansatz für Mitarbeitende **und Studierende** gelten. Für Patienten sowie Besucherinnen und Besucher des Universitätsklinikums wie auch mobilitätseingeschränkte Personen ist die Anfahrt mit dem eigenen Pkw unerlässlich.“ Damit wurden die **Bewohner\*innen** missachtet. Es ist zwischen Tagespendlern oder dortigen Haushalten zu unterscheiden. Einkäufe und Erledigungen von Bewohner\*innen können nur bedingt über den ÖPNV und P&R abgebildet werden. Wohngebäude müssen den baurechtlichen Stellplatzschlüssel erhalten. Bei der Bedarfsermittlung der Stellplätze wird ebenfalls nur von „Tagesgästen“ und nicht von Bewohner\*innen ausgegangen. Das Planungsziel ist hiermit verfehlt und Stellplatzbedarfe für Bewohner\*innen werden in der Planung nicht hinreichend berücksichtigt.

In der Auflistung über Bestandsparkplätze werden die von uns mitbewirtschafteten Parkplätze P29 (für Neckarwohnheime), P40 (mit Parkhaus INF699 für die AKP-Wohnsiedlung) und P46 (für INF 521 - 524) nicht aufgeführt.

Wir begrüßen die Planungen zu einer Straßenbahnlinie. Auch außerhalb der täglichen Arbeitszeiten muss für die Bewohner\*innen eine permanente Erreichbarkeit über den ÖPNV gesichert sein.

In den Erläuterungen zum Logistik- und Mobilitätsmanagement werden alternative Rettungswege angedacht. Einer davon führt als nördliche Logistik-Erschließung zwischen unseren Wohngebäuden am Klausenpfad hindurch. Es ist zu berücksichtigen, dass hier unsere Müllplätze sind und die LKW-Logistik stattfindet

#### Fazit

- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| • Sinnvolle räumliche Anordnung der Wohnheime:               | erfüllt                        |
| • Ersatz von entfallendem Wohnraum für andere Gebäude        | erfüllt                        |
| • Berücksichtigung des Zusatzbedarfes (mind. 500 Bettplätze) | erfüllt                        |
| • Stellplatzplanung für Bewohner*Innen                       | nicht erfüllt                  |
| • Stellplatzplanung für Mitarbeitende des STW                | nicht erfüllt                  |
| • Kurzzeitparkzonen für Eltern der KiTas und Lieferdienste   | unklar                         |
| • Straßenbahnführung nahe Wohnclustern                       | erfüllt                        |
| • Hubschrauberlandeplatz in verträglicher Nähe               | kritisch (bei Thorax-Klinik)   |
| • Wirtschaftlichkeit der Gebäude (wegen Geschosshöhe)        | max. 6 Vollgeschosse, Aufzüge! |
| • Räumliche Eingliederung KiTa INF 685 mit Freiflächen       | erfüllt (Neuordnung in K10)    |
| • Räumliche Eingliederung Zentralmensa mit Logistik          | erfüllt (bleibt bei INF 304)   |

Freundliche Grüße

Studierendenwerk Heidelberg AöR

i. A.

Carsten Sokoll

Abteilungsleiter Facility Management

Sparkasse Heidelberg  
IBAN: DE14 6725 0020 0000 0168 29  
BIC: SOLADES1HDB  
USt-IdNr.: 143296644

Studierendenwerk Heidelberg AöR  
Im Neuenheimer Feld 674  
69120 Heidelberg  
www.studierendenwerk-heidelberg.de

Studierendenwerk Heidelberg AöR · Marstallhof 1 · 69117 Heidelberg

IMORDE Projekt- & Kulturberatung GmbH  
Laura Steggemann / Florian Sandscheiper  
Schorlemerstraße 4  
48143 Münster

Bearbeiter/in Carsten Sokoll  
E-Mail fm.leitung@stw.uni-heidelberg.de  
Telefon 06221 4299-933  
Telefax 06221 4299-934  
Datum 25. August 2021  
Aktenzeichen  
(bei Antwort bitte angeben)

### Masterplan-Verfahren Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen

#### Hier: Stellungnahme des Studierendenwerkes Heidelberg zur Konsolidierungsphase HÖGER

Sehr geehrte Frau Steggemann, sehr geehrter Herr Sandscheiper,  
sehr geehrte Damen und Herren,

das Neuenheimer Feld ist ein exzellenter Campus in Sachen Grundlagenforschung der Natur- und Lebenswissenschaften. Weitere Wohnheime werden den Standort daher massiv aufwerten und zugleich die Wohnungsnot der Studierenden mindern. Wir hatten 2018 einen zusätzlichen Bedarf von 500 Bettplätzen im Neuenheimer Feld angemeldet. Dabei müssen nahe gelegene Stellplätze berücksichtigt werden. Für die Umrechnung von BGF auf Bettplätze liegen uns ausreichende Erfahrungswerte (31 - 45 m<sup>2</sup>/Bettplatz je nach Gebäudetyp) vor.

#### Anmerkungen zur Planung HÖGER:

Die Integration KiTa INF 685 in das neue Gebäude INF 684a ist unklar (Geschlossnutzung). Eine neue KiTa ist ohne Freiflächen nicht genehmigungsfähig. Ein Mischgebäude INF 684 a/b mit Wohneinheiten und dem Internationalen Studienzentrum kann zu Konflikten führen. Für die Freifläche bei der KiTa INF 159/137 fehlt ebenfalls ein Konzept.

Die Zuordnung bzw. der Ersatz der Parkplätze ist eine der wesentlichen offenen Fragestellungen.

Wir begrüßen die Planungen zu einer Straßenbahnlinie. Auch außerhalb der täglichen Arbeitszeiten muss für die Bewohner\*innen eine permanente Erreichbarkeit über den ÖPNV gesichert sein.

Das Cluster 500 Innovationsquartier soll u.a. auf den Grundstücken unserer Bestandsgebäude INF 521 bis INF 524 errichtet werden. Die 256 Bewohner\*innen benötigen ein Ausweichquartier. Der Ersatzneubau INF 694 kann keine 256 Bettplätze aufnehmen!

Unter Innovationsfelder/Modellprojekte werden außer Wohnflächen weitere Funktionen beschrieben: „[...] durch gemeinsam genutzte Aufenthaltsräume, Co-working, Küchen oder sogar organisierte Anlässe.“ In unserer Plausibilität gehen wir von 100 % Wohnfläche je Vollgeschoss aus, mit Ausnahme der Gebäude 684a neu (KiTa-Ersatz für INF 685) und INF 696 neu, da wir ein Geschoss für den Mobilitätshub abziehen. Offen bleibt, wie die Anzahl der Wohngeschosse genutzt werden soll. Unseren Bettplatzbedarf, der tatsächlich 3.120 beträgt, kann von HÖGER nicht nachgewiesen werden und wird deutlich unterschätzt.

Weiterhin entfallen durch den Klinikneubau Parkhaus INF 699 und Parkplatz P40. Damit werden die tatsächlichen Umstände unserer **Bewohner\*innen** außer Acht gelassen. Es ist zwischen Tagespendlern oder dortigen Haushalten zu unterscheiden. Einkäufe und Erledigungen von Bewohner\*innen können nur bedingt über den ÖPNV und P&R abgebildet werden. Wohngebäude müssen den baurechtlichen Stellplatzschlüssel erhalten.

INF 706 neu: Eine Mischfinanzierung von Bauten (mehrere Nutzer) ist bisher aus rechtlichen Gründen nicht mög-

Seite 1 von 2

Sparkasse Heidelberg  
IBAN: DE14 6725 0020 0000 0168 29  
BIC: SOLADES1HDB  
USt-IdNr.: 143296644

Studierendenwerk Heidelberg AöR  
Im Neuenheimer Feld 674  
69120 Heidelberg  
www.studierendenwerk-heidelberg.de

lich. Wir würden 100 % Studierendenwerknutzung begrüßen, da der Bedarf an Wohnplätzen deutlich gegeben ist.

„Die Baufelder entlang des Klausenpfades und zum Neckaruferpark sollen kleinteiliger bebaut (z.B. Punkthäuser und Zeilen) [...] werden.“ Dies bedeutet aufgrund ungünstiger Grundrisse einen schlechteren rechnerischen Schlüssel von ca. 45 m<sup>2</sup>/Bettplatz ansetzen zu müssen. So kann HÖGER unseren Bettplatzbedarf nicht nachweisen.

MIV: „nur für Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie für Nutzer\*innen der angrenzenden Einrichtungen erlaubt (z.B. Personal, Patient\*innen, Besucher\*innen und Anlieferungsverkehr).“ Damit werden die tatsächlichen Umstände unserer **Bewohner\*innen** außer Acht gelassen. Die Stellplatzstrategie sieht Stellplätze möglichst in Mobilitätshubs vor. Wenn Radstellplätze im Zuge der Stellplatzstrategie in die Gebäude integriert werden, verringert sich die Wohnraumfläche zusätzlich.

Intensive Dachbegrünung und ein Begrünungsanteil von 15% der Fassaden ist ein Kostenfaktor bei Errichtung, Pflege und Wartung. Unsere Zielgruppe sind Studierende und unser Auftrag kostengünstige Mieten.

Der Hubschrauberlandeplatz auf dem Neubau des UKL-Notaufnahmезentrums INF 401 befindet sich in unmittelbarer Nähe von über 2.000 Bewohner\*innen des Studierendenwerks. Dies mindert u.a. die Attraktivität und den Wert der Wohnheime, führt zu deutlich höheren Investitionen wie z.B. Schallschutzmaßnahmen an Dächern und Fassade und einem höheren Verwaltungsaufwand wegen stärkerer Fluktuation der Mieter\*innen, um ein paar Auswirkungen zu nennen.

Variante Neckarbrücke: Für Studierende, Eltern von uns betreuter Kinder, Mitarbeitende/ Beschäftigte bedeutet dies eine alternative Zugangs- oder Zufahrtsmöglichkeit. Wir begrüßen dies.

In der Gesamtbetrachtung Verkehr und Mobilität („Die Vernetzung in der Stadt und Region“) ist das studentische Wohnen mit der Verlagerung des Lebensmittelpunktes auf Zeit (weit anreisende **Bewohner\*innen**) nicht berücksichtigt. Es heißt: „**P+R Anlagen sollten daher eher quellnah in der Region realisiert werden, um MIV Fahrten zu verkürzen oder ganz zu vermeiden.**“

Beim Ausbau des Klausenpfades für den MIV ist zu berücksichtigen, dass wir über diesen Weg Feuerwehzufahrten und unsere Müll-Logistik abwickeln.

#### Fazit

- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| • Sinnvolle räumliche Anordnung der Wohnheime:               | erfüllt                        |
| • Ersatz von entfallendem Wohnraum für andere Gebäude        | nicht erfüllt                  |
| • Berücksichtigung des Zusatzbedarfes (mind. 500 Bettplätze) | nicht erfüllt                  |
| • Stellplatzplanung für Bewohner*Innen                       | nicht erfüllt                  |
| • Stellplatzplanung für Mitarbeitende des STW                | nicht erfüllt                  |
| • Kurzzeitparkzonen für Eltern der KITas und Lieferdienste   | unklar                         |
| • Straßenbahnführung nahe Wohnclustern                       | erfüllt                        |
| • Hubschrauberlandeplatz in verträglicher Nähe               | kritisch (bei NCT/Kopf klinik) |
| • Wirtschaftlichkeit der Gebäude (wegen Geschosshöhe)        | max. 6 Vollgeschosse, Aufzüge! |
| • Räumliche Eingliederung KITa INF 685 mit Freiflächen       | nicht erfüllt                  |
| • Räumliche Eingliederung Zentralmensa mit Logistik          | erfüllt (bleibt bei INF 304)   |

Freundliche Grüße

Studierendenwerk Heidelberg AöR

i. A.

Carsten Sokoll

Abteilungsleiter Facility Management

Sparkasse Heidelberg  
IBAN: DE14 6725 0020 0000 0168 29  
BIC: SOLADES1HDB  
USt-IdNr.: 143296644

Studierendenwerk Heidelberg AöR  
Im Neuenheimer Feld 674  
69120 Heidelberg  
www.studierendenwerk-heidelberg.de

Seite 2 von 2

Montag, 30. August 2021

## **Stellungnahme der rnv GmbH zu den beiden Entwürfen der Planergemeinschaften Astoc und Höger, Teil Mobilität/ÖPNV**

### **Teil Infrastruktur:**

#### **Allgemeines**

Seitens der rnv wird ausdrücklich begrüßt, dass beide Büros die Straßenbahn als sinnvolle und richtige Lösung für die Erschließung des Neuenheimer Feldes ansehen.

Beide Masterplanentwürfe sehen eine ÖPNV-Erschließung im sog. kleinen Campusring im Neuenheimer Feld mittels einer Straßenbahn vor. Dies verbinden beide Entwürfe mit einer Neuorganisation der Verkehrsflächen im Querschnitt, mit Schwerpunkt auf attraktivem Radverkehrs- und ÖPNV-Angebot. Bei keinem der beiden Entwürfe werden die weiterhin erforderlichen Busverkehre auf der Straßenbahntrasse mitgeführt. Auch sprechen beide Entwürfe generell von geringen Fahrgeschwindigkeiten / Tempo 30 im Neuenheimer Feld.

Die Trassenführung im Neuenheimer Feld scheint weitestgehend identisch. Lediglich im nordöstlichen Bereich weist der Entwurf des Büro Höger eine deutlich engere und somit ungünstigere Trassierung auf als der des Büro Astoc. Grundsätzlich sind aus Sicht der rnv möglichst große Radien anzustreben. Da die Angabe von Radienmindestgrößen im Wesentlichen von den im jeweiligen Abschnitt zulässigen Geschwindigkeiten abhängt, ist zum jetzigen Zeitpunkt dazu noch keine konkrete Angabe möglich.

In beiden Entwürfen werden geplante Neubauten sehr nahe, an einigen Stellen im Entwurf HÖGER sogar direkt an die Trasse gesetzt. Wir möchten darauf hinweisen, dass Gebäude nicht unmittelbar an eine Straßenbahntrasse gebaut werden können. Aber auch eine Bebauung mit geringem Abstand bedeutet eine Vergrößerung der Problematik der Themen:

- Elektromagnetische Verträglichkeit und
- Erschütterung

Auch wenn beim Büro ASTOC auf die Problematik hingewiesen und eine Verlagerung empfindlicher Geräte an andere Standorte als Lösung hierfür aufgezeigt wird, sollte im Masterplan unbedingt berücksichtigt werden, dass Neubauten einen möglichst großen Abstand (20 – 50 m) von der Straßenbahntrasse haben sollten.

Sofern dies aus städtebaulichen Gründen nicht umsetzbar ist sollte die verbindliche Festlegung getroffen werden, dass hochempfindliche Geräte der Kliniken, Forschungslabore und Universitätsinstitute bei trassennahen Gebäuden so weit wie möglich von der Straßenbahntrasse entfernt, bzw. in anderen Gebäuden aufgestellt werden müssen.

Beiden Entwürfen gemeinsam sind alleartige Baumstrukturen trassenparallel zur Straßenbahn, die (vermutlich) unter weitestmöglichem Erhalt des Baumbestandes durch Neupflanzungen verdichtet werden sollen. Hierzu ist festzuhalten, dass alle trassennah zur Straßenbahn stehenden Bäume hochstämmig mit gering auskragendem Kronenbereich sein sollten und in ausreichendem Abstand zur Straßenbahnanlage stehen/gepflanzt werden sollen (> 4 m Abstand zur jeweils außen liegenden Schiene). Die Sicht im Bereich der Straßenbahnanlage darf durch keinerlei (Sicht-)Hindernisse (u.a. Begleitgrün) eingeschränkt werden.

In diesem Zusammenhang ist aus Sicht der rnv ebenfalls darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich eine Fahrleitungsanlage (im Wesentlichen Fahrdraht, Abspannung und zugehörige Maste) über den gesamten Streckenabschnitt im Neuenheimer Feld vorzusehen ist, diese kann, wie auch in den Entwürfen dargestellt, bei Erfordernis dann in einzelnen Teilabschnitten dauerhaft stromlos geschaltet werden.

Beide Entwürfe zeigen eine Vielzahl an Gleisquerungen (insbesondere Radfahrer/Fußgänger). Auffällig ist, dass diese nicht gemeinsam geführt werden, sondern häufig getrennt voneinander an verschiedenen Stellen die Straßenbahnbetriebsanlage queren. Dies führt zu einer insgesamt hohen Anzahl an Querungsstellen der Straßenbahn, was aus verschiedenen Gründen (harmonischer Betriebsablauf, Reisezeiten, erforderliche technische Ausstattung der Straßenbahntrasse, Unfallrisiken) ungünstig und zu vermeiden ist. Daher ist aus Sicht der rnv in den weiteren Planungen die Anzahl an Querungsstellen im Gleisbereich deutlich zu reduzieren. Sinnvollerweise sollten gemeinsame Querungsstellen der Straßenbahngleise für alle Verkehrsarten in reduzierter Anzahl gefunden werden. Anbieten würden sich hier aus Sicht der rnv beispielsweise der Bereich der Haltestellen Zu- und Abgänge.

Die Querungsstellen selbst sind so auszugestalten, dass diese einen sicheren Befahren der Gleisanlage und ein sicheres und bequemes Queren für alle ÖPNV Kunden ermöglichen. Dazu gehört neben möglichst kurzen Querungslängen ausreichend aber nicht überdimensioniert breiten Querungsstellen auch eine Sicherung der Querungsstellen nach dem 2-Sinne-Prinzip, um so insbesondere den sinneseingeschränkten Kunden die Nutzung des ÖPNV ohne Barrieren zu ermöglichen. In Bereichen, in denen eine Radwegachse senkrecht die Straßenbahngleise quert, ist die Querungsstelle so zu gestalten, dass ein „Durchschießen“, also das Queren der Gleise mit hoher Geschwindigkeit, verhindert wird. Geeignete Mittel hierzu können versetzte Querungen o.ä. sein.

Im Weiteren wird nun auf die in den Entwürfen der Büros Astoc und Höger im Teil Mobilität und Verkehr den schienengebundenen ÖPNV betreffenden jeweils auffälligen Einzelheiten eingegangen.

### **Büro Astoc**

Der Entwurf des Büro Astoc zeigt eine 2-gleisige Straßenbahntrasse in Seitenlage, orientiert zum „inneren“ Campusbereich. Die Gleisanlage soll als Grüngleis und als besonderer Bahnkörper ausgeführt werden. Somit ist eine Busmitbenutzung der ÖPNV-Trasse (ggf. flächeneffizienter als eine getrennte Führung) nicht möglich. Gleiches gilt für Rettungsfahrzeuge, die im Neuenheimer Feld mit einer gegenüber den sonstigen Bereichen in der Stadt höheren Frequenz verkehren. Auch diese können bei entsprechender Ausgestaltung des Gleiskörpers als Grüngleis nicht auf der Straßenbahntrasse geführt werden.

Der Beitrag des Büro Astoc beschreibt weiterhin eine alternative Trassenführung der Straßenbahn im Bereich der Logistiktrasse. Hierzu ist seitens der rnv der Hinweis zu geben, dass bei einer solchen Lösung ein zu großer Abstand der Haltestellen Heiligenbergschule bis zur Haltestelle im Bereich des Mobilitätshub Uniklinikum entsteht. Dem wirkt die im Entwurf beschriebene Verschiebung der Haltestelle Technologiepark nach Norden entgegen.

Im Entwurf sind 4 Haltestellen vorgesehen. Die Darstellung der Haltestellenmöblierung (siehe Fußgängerperspektive Zukünftiger Campusring Kirschnerstrasse\_72 dpi.jpg) zeigt aus Sicht der rnv Defizite:

- Die dargestellten Fahrgastunterstände entsprechen nicht dem vorhandenen Standard. Mehraufwände bei Herstellung und Unterhalt sollten vor der Festlegung der Haltestellenmöblierung kenntlich gemacht und die Kostentragung geregelt werden.
- Ebenso müssen die notwendigen Durchgangsbreiten, auch unter Beachtung der noch zu planenden taktilen Führung auf den Bahnsteigen, in jedem Fall aber unter Einhaltung der nach BOStrab vorgegebenen Mindestmaße, gewährleistet werden. Insbesondere unter dem Eindruck der mächtig wirkenden Säulen im Bereich der Haltestellenüberdachung scheint dies im Entwurf nicht gegeben zu sein.
- Es ist keinerlei taktile Führung zur Haltestelle hin erkennbar, diese muß in den weiteren Planungen in Abstimmung mit dem bmb und weiteren Verbandsvertretern sowie den zuständigen städtischen Beauftragten ergänzt werden. Gleiches gilt für sämtliche, nach dem 2-Sinne-Prinzip zu sichernde Querungsstellen.
- Im Bereich des Campusrings sollte zumindest in den Haltestellenbereichen eine alternative Anordnung der Rad- und Gehwegbereiche in der weiteren Planung geprüft werden. Bei der jetzigen Anordnung ergibt sich insbesondere für sinneseingeschränkte ÖPNV-Nutzer aus der erforderlichen Querung der Radwege ein Gefahrenpotential.
- Die in der Visualisierung dargestellte Straßenbahn entspricht nicht den in Heidelberg eingesetzten Fahrzeugen. Die Planung der Haltestellen ist in den weiteren Planungsphasen auf die zum Einsatz kommenden Straßenbahnen (insbesondere auch RNT 2020) abzustimmen.

Hinsichtlich der Querungsstellen zeigt der Entwurf des Büro Astoc Radwegführungen trassenparallel und im 90° Winkel zu den Gleisen. Bei Querungen der Straßenbahngleise sind die Querungsstellen ohne Versatz ausgeführt. Im Gegensatz dazu wird im Textteil des Entwurfs davon gesprochen, Querungen in Z-Form auszubilden, wobei gleichzeitig von 90°-Querungen geschrieben wird (210729\_TEAM ASTOC\_Broschuere\_nachgereicht\_ergänzt S.154\_155.pdf, S. 146ff). Dieser Widerspruch ist durch das Büro aufzuklären. Der guten Ordnung halber sei an dieser Stelle auch auf die diesbzgl. allgemeinen Ausführungen weiter oben verwiesen. In den weiteren Planungen ist die Ausstattung der Überwege über die Gleise der Straßenbahn deutlich sicherer auszugestalten, Details sind mit der rnv und der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) gemeinsam abzustimmen und festzulegen.

Im Bereich der zu den Straßenbahngleisen parallellaufenden IV-Fahrbahn fehlt eine bauliche Trennung zur Straßenbahnanlage (z.B. Standardlösung Hochbord mit min. 12 cm Stichmaß. Hiervon abweichende Lösungen sind mit der rnv abzustimmen und bedürfen der Zustimmung durch die TAB).

Bei allen Einbauten entlang der Straßenbahntrasse (hier: Maste der Straßenbeleuchtung) ist ein Mindestabstand zur Gleisachse der jeweils außen liegenden Schiene von mind. 2,10 m einzuhalten.

Teilweise liegen Fahrradabstellanlagen in der Nähe der geplanten Mobilitätshubs. Hier sollte aus Gründen der Flächeneffizienz über eine Zusammenlegung nachgedacht werden. Da die Mobilitätshubs im Bereich der Straßenbahnhaltestellen geplant sind, wäre so auch ein kurzer Umstieg zwischen ÖPNV und Rad gegeben.

Aus dem Entwurf ist zu ersehen, dass Baumstandorte tlw. sehr gleisnah und mit weit ausufernden Kronen geplant sind. Diese gefährden zum einen die Fahrleitung, ebenso ragen die zu Wurzelbereiche wohl deutlich im Bereich der Stadtbahnanlage, wodurch langfristig Schäden der Betriebsanlage entstehen können. Auch an dieser Stelle sei auf die allgemeinen Ausführungen zu Baumpflanzungen weiter oben hingewiesen.

Außerhalb des eigentlichen Planungsbereichs sieht der Entwurf des Büro Astoc auch eine Verschiebung der Haltestelle Technologiepark vor. Sofern eine Gesamtbetrachtung dies als positiv einstuft ist die Erweiterung des eigentlichen Planungsbereichs erforderlich. Insbesondere auch, da durch die Lageänderung die Haltestelle nach oder sogar in den nördlich liegenden Gleisbogen in der Berliner Straße verschoben wird.

Die geplanten Mobilitätshubs sind sinnvollerweise um B+R-Angebote zu ergänzen, da so ein unmittelbarer Umstieg vom und zum ÖPNV-Angebot für Radfahrer sinnvoll möglich und attraktiver wird gegenüber dezentral und abseits der Straßenbahnhaltstellen B+R-Anlagen.

## **Büro Höger**

Auch das Büro Höger stellt eine 2-gleisige Straßenbahntrasse teilweise als Grüngleis dar, jedoch ist hier die Lage im Straßenraum nicht eindeutig zu erkennen. Die Trassenführung gleicht der des Mitbewerbers in weiten Teilen, jedoch weicht die Trassierung mit augenscheinlich sehr engen Radien im nördlichen Bereich deutlich ab. Das Büro Höger plant zur Erschließung des Gebietes insgesamt 5 neue Haltestellen ein.

Aus Sicht der rnv ist eine Trassierung mit engen Radien aus verschiedenen Gründen (Fahrkomfort, Verschleiß, Lärm/Kurvenquietschen) zu vermeiden. In den weiteren Planungen sind hier, in Abhängigkeit insbesondere der zulässigen Geschwindigkeit, größtmögliche Radien zu wählen.

Im Entwurf des Büro Höger ergibt sich ein deutlich größerer Abstand der Haltestelle Heiligenbergschule zur ersten neuen Haltestelle Campuspark im Neuenheimer Feld als dies im restlichen Entwurf zugrunde gelegt ist. In der Anbindung an die bestehenden Gleise in der Berliner Straße zeigt der Entwurf jeweils voll ausgebaute Gleisdreiecke. Aus den im Entwurf dargestellten Linienkonzepten erschließt deren Notwendigkeit nicht. Daher ist auch hier eine detaillierte Prüfung bzw. Aufklärung seitens des Entwurfsverfassers notwendig.

Die im Entwurf dargestellte Entflechtung der Verkehre im Nördlichen Planungsbereich ist seitens der rnv grundsätzlich zu begrüßen. Vorausgesetzt, dass die Bevorrechtigung des ÖPNV gewährleistet wird und sich die Leistungsfähigkeit des gesamten Streckenabschnitts der Berliner Straße nicht verschlechtert.

Das Büro Höger beschreibt in seinem Entwurf, dass die Planung den „Shared Space“-Gedanken verfolgt. Hierzu ist anzumerken, dass u.a. die notwendige Höhe der Bahnsteigkanten zur Erreichung eines stufenlosen Ein- und Ausstiegs nicht mit diesem Gedanken konform geht. Auch ist ein sicherer, bevorrechtigter ÖPNV-Betrieb nicht vorbehaltlos mit Shared Space vereinbar. Daher lehnt die rnv diese Planungsidee dem Grunde nach ab.

Im Bereich zwischen den Haltestellen „Kinder-, Frauen- und Hautzentrum“ und „Klinikzentren Süd/Zoo“ sind nördlich der Straßenbahntrasse Fahrbahnrandparkplätze als Querparker dargestellt, die zur Hälfte nur durch ein Queren der Straßenbahntrasse erreicht bzw. verlassen werden können. Hier ist in der weiteren Planung eine alternative Erschließung zu finden, bzw. sind diese Parkplätze anders anzuordnen, so dass keine Erschließung über eine Strecke von 100m Länge oder mehr über die Straßenbahngleise möglich sein muß (siehe 20210715\_A0-01\_Masterplan\_KHA.pdf).

An dieser Stelle sei auf die für beide Entwürfe geltenden Allgemeinen Hinweise zu Beginn der Stellungnahme verwiesen.

## **Fazit**

Abschließend ist festzuhalten, dass der Entwurf des Büro Höger in Teilen (bspw. Haltestellenausstattung) einen geringeren Detaillierungsgrad aufweist als der des Büro Astoc. Daher können zu einigen Punkten, welche beim Mitbewerber beurteilt wurden, an dieser Stelle keine Hinweise oder Kommentare gegeben werden.

Zusammenfassend ist seitens der rnv zu sagen, dass die in beiden Entwürfen vorgesehene Straßenbahn ausdrücklich als sinnvolle und zukunftsorientierte richtige Lösung zur Verbesserung der Verkehrssituation im Neuenheimer Feld begrüßt wird. Gerne stehen wir zur Abstimmung der weiteren, auf die vorliegenden Entwürfe aufbauenden Planungen als Ansprechpartner zur Verfügung.

## **Teil ÖPNV-Betrieb/Angebotsplanung:**

### **Allgemeines**

Die Entwürfe von ASTOC und HÖGER bewerten wir im Bezug auf Ihre Auswirkungen auf die Angebotsplanung im ÖPNV:

Bei der verkehrlichen Erschließung wird dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von beiden Teams eine wesentliche Rolle beigemessen, hierbei stellt jeweils eine Straßenbahnanbindung das Rückgrat der Erschließung dar. Dies wird von der Angebotsplanung begrüßt. Die von beiden Teams gewählte Trassenführung als Ring durch das Neuenheimer Feld mit Anschlüssen an das bestehende Netz in den Bereichen Jahnstraße und Technologiepark, ermöglichen eine Integration der neuen Strecke in das Gesamtnetz. Die Auswahl der Linien, die über die Strecke durch das Neuenheimer Feld geführt werden, sowie die Ausgestaltung der Anschlusspunkte an das Bestandsnetz, werden in starkem Maße auch von der Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes insgesamt abhängig sein, sodass eine Festlegung von Linienwegen hier noch nicht nachvollzogen werden kann.

Die Schaffung von Park+Ride Anlagen außerhalb des Neuenheimer Felds mit Umstieg auf den ÖPNV wird in beiden Entwürfen aufgegriffen. Ob eine Umsetzung von P+R an zentralen Anlagen im Stadtgebiet oder verstärkt quellnah im Stadtgebiet und im Umland erfolgt, sollte von weiteren verkehrlichen Untersuchungen sowie von der Entwicklung des Straßen- und Schienennetzes abhängig gemacht werden. Ein möglichst frühzeitiger Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel sollte dabei stets angestrebt werden.

Beide Entwürfe sehen eine Buserschließung parallel zur Straßenbahn über den südlichen Klinikring vor. Zur Vermeidung von ineffizienten Parallelverkehren sowie aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen, sehen wir eine Führung von Buslinien über den südlichen Klinikring kritisch und für die Umsetzung einer vollen Bevorrechtigung der Straßenbahn als nachteilig an. Eine Führung von Buslinien über der Straße Im Neuenheimer Feld, die nur im Entwurf HÖGER berücksichtigt wurde, ist hingegen ein erforderliches Element unserer Netzgestaltung.

Zur Verlagerung von Verkehren auf den ÖPNV ist neben einem Netzausbau außerhalb des Neuenheimer Feldes auch der Ausbau der bestehenden Infrastruktur an bereits heute stark belasteten Punkten erforderlich.

Darüber hinaus wird eine Taktverdichtung im ÖPNV in den Abendstunden und an Sonntagen als erforderlich angesehen. Diese werden teilweise bereits im Herbst 2021 umgesetzt.

### **Team ASTOC:**

Die Straßenbahn verläuft auf eigener Trasse auf denselben Achsen, die auch vom Individualverkehr (IV) genutzt werden. Mögliche Konflikte mit dem IV sollten dabei eindeutig zugunsten des ÖPNV aufgelöst werden. Grundsätzlich erscheint dies mit dem Entwurf ASTOC möglich.

Die Erschließung des Neuenheimer Feldes erfolgt im Entwurf ASTOC über vier Haltestellen auf dem Straßenbahnring. Zur Erschließung sind hier nach unserer Auffassung fünf Haltestellen erforderlich. So können für den ÖPNV auch Vorteile bei den Fußwegen zum Zielort gegenüber einem Zugang von zentralen Parkhäusern generiert werden.

Im Entwurf ASTOC wird eine Erreichbarkeit des Neuenheimer Feldes für Mobilitätseingeschränkte vor allem über den IV gesehen. Aufgrund des fortschreitenden barrierefreien Ausbaus der Bahn- und Busnetze sehen wir auch hier eine stärkere Rolle des ÖPNV.

### **Team HÖGER:**

Die Straßenbahn verläuft auf eigener Trasse. Auf dem südlichen Klinikring nutzt die Straßenbahn dieselbe Achse wie der Individualverkehr. Im Norden wird der IV am Rande des Neuenheimer Feldes geführt, die Straße Im Neuenheimer Feld bleibt den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes vorbehalten. Dies ermöglicht eine stärkere Fokussierung auf den Umweltverbund und vermeidet Konflikte der Straßenbahn mit dem IV. Die Straßenbahn wird so in der Wahrnehmung der Reisenden sehr präsent. Somit sehen wir hier im Entwurf HÖGER Vorteile für den ÖPNV.

### **Fazit:**

Die Entwürfe von ASTOC und HÖGER sind umsetzbar. Eine bahnparallele Busführung über den südlichen Klinikring ist aus unserer Sicht abzulehnen. Linienführungen können an dieser Stelle nicht festgelegt werden, eine Netzwirkung in die Region wird von uns als sinnvoll erachtet. Ein Ausbau an neuralgischen Punkten des Bestandsnetzes ist erforderlich.

Aufgestellt:

Mannheim, den 30.08.2021  
rnv, IS und UC

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH | Möhlstraße 27 | 68165 Mannheim

Herrn  
Samy Schneider  
Stadt Heidelberg  
Stadtplanungsamt  
Kornmarkt 5  
69117 Heidelberg

IS / Infrastruktur  
Boroffka, Thomas  
t.boroffka@rnv-online.de  
Telefon: 0621 465-2799  
Telefax: 0621 465-3345

Mannheim,  
22. November 2021

## **Straßenbahn im Neuenheimer Feld Heidelberg**

Sehr geehrter Herr Schneider,

die rnv ist die erste große Verkehrsallianz, die gleichzeitig Fahrgäste in drei Bundesländern ans Ziel bringt: Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen. Im Auftrag der Öffentlichkeit sind die Straßenbahnen und Busse der rnv in den drei Großstädten der Metropolregion und auf einem Gebiet im Einsatz, das bis nach Bad Dürkheim, Frankenthal, Leimen, Neckargemünd und Weinheim reicht. Dabei leisten wir wesentlich mehr, als nur Menschen von A nach B zu bringen: Wir stehen für eine attraktive und nachhaltige Mobilität in der Metropolregion Rhein-Neckar. Wir sind jedoch nicht nur effizient und wettbewerbsfähig, sondern rücken vor allem die Wünsche unserer Kunden in den Mittelpunkt. Pünktlich, schnell und zuverlässig: die rnv setzt alles daran, den Anforderungen ihrer Fahrgäste zu entsprechen. Das ist einerseits Teil ihres Auftrags, andererseits kann die rnv nur durch zufriedene Kunden ihre Marktchancen nutzen und ausbauen.

Im Zeichen einer nachhaltigen Mobilität arbeitet die rnv an der Umsetzung innovativer Konzepte wie der Nutzung alternativer Antriebstechnologien und der zugehörigen Infrastruktur. Einer unserer wichtigsten Grundsätze ist, dass wir optimal mit den Städten, der Region und den Konzerngesellschaften zusammenarbeiten. Ein gelungenes Beispiel bisheriger sehr guter Zusammenarbeit ist das Mobilitätsnetz Heidelberg. Das Straßenbahnnetz in Heidelberg soll umfassend modernisiert und ausgebaut werden. Ziel ist es Fahrgäste hinzuzugewinnen und Umsteiger vom Auto auf den ÖPNV zu bekommen – ein wichtiger Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität und zur Entlastung des Straßenverkehrs.

Wir haben bereits mehrere Teilprojekte wie z.B. den Neubau der Trasse durch die Bahnstadt gemeinsam erfolgreich umgesetzt. Ein weiterer wichtiger Baustein des Mobilitätsnetzes Heidelberg ist das Projekt Straßenbahn Neuenheimer Feld. Da eine Umsetzung durch das Gerichtsurteil gestoppt wurde waren und sind wir sehr gerne bereit, im Rahmen des Masterplanprozesses an einer gemeinsamen Lösung zu arbeiten. In Absprache mit dem Amt für Verkehrsmanagement haben wir den Prozess mit unserem Fachwissen begleitet.

Der weitgehend übereinstimmende Vorschlag der beiden verbliebenen Planungsteams ASTOC und HÖGER bestätigt unsere fachliche Meinung, dass ein Straßenbahnring im Neuenheimer Feld verkehrlich die richtige Lösung ist.

Im Rahmen der Prüfung der beiden Planungsentwürfe durch die städtischen Ämter wurde von uns als Mitglied der stadtinternen Projektgruppe eine Stellungnahme zu den ÖPNV-Vorschlägen erbeten. Dem sind wir mit der Stellungnahme vom 30. August 2021 gerne nachgekommen, in der wir uns mit den Inhalten der Entwürfe detailliert auseinandergesetzt haben, Zitat: „Zusammenfassend ist seitens der rnv zu sagen, dass die in beiden Entwürfen vorgesehene Straßenbahn ausdrücklich als sinnvolle und zukunftsorientiert richtige Lösung zur Verbesserung der Verkehrssituation im Neuenheimer Feld begrüßt wird. Gerne stehen wir zur Abstimmung der weiteren, auf die vorliegenden Entwürfe aufbauenden Planungen als Ansprechpartner zur Verfügung.“

Es gab anschließend eine Nachfrage seitens des Amtes für Verkehrsmanagement, in der dezidiert aus fachlicher Sicht der rnv eine schnelle Auskunft innerhalb weniger Tage erbeten wurde. Auch dieser Bitte sind wir selbstverständlich nachgekommen und haben fristgerecht eine Antwort verfasst. Da es von den beiden Büros ASTOC und HÖGER weder Aussagen zur Gestaltung von „Frei- und Platzflächen“ in Zusammenhang mit einer Straßenbahntrasse gibt noch detaillierte Pläne dazu vorliegen zu denen man Stellung nehmen kann, wurde die Frage von uns so beantwortet, wie wir es grundsätzlich bei Trassenneuplanungen anstreben. Ganz im Sinne des oben angeführten Grundsatzes der rnv, dass wir vor allem die Wünsche unserer Kunden in den Mittelpunkt rücken um diese pünktlich, schnell und zuverlässig an ihr Ziel bringen zu können.

Unsere Bereitschaft zur gemeinsamen Planung, zur Teilnahme an Abstimmungsgesprächen, zum Informationsaustausch usw. haben wir unter anderem durch unsere Mitarbeit im Forum des Masterplanprozesses, in den Sitzungen der stadtinternen Projektgruppe sowie in den Besprechungen mit dem Amt für Verkehrsmanagement immer wieder deutlich gemacht.

Die beiden Büros ASTOC und HÖGER übernehmen zwar den Straßenbahnring aus der damaligen Planfeststellung, die Rahmenbedingungen haben sich aber durch die städtebaulichen Entwürfe der beiden Büros geändert. Insofern muss die Planung der Straßenbahntrasse im Detail wieder neu angegangen werden.

Wir sind aber überzeugt davon, dass wir gemeinsam mit allen Beteiligten für die sicherlich vorhandenen Probleme einer Straßenbahntrasse im Neuenheimer Feld Lösungen finden werden. Für eine vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit stehen wir weiterhin, wie bereits in der Vergangenheit, gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

**Rhein-Neckar-Verkehr GmbH**

ppa.



Frank Dommasch

i.V.



Thomas Boroffka

## Masterplan Neuenheimer Feld – Abschluss der Konsolidierungsphase – Stellungnahme der Tiergarten Heidelberg gGmbH

Heidelberg, den 07.11.2021

In der Konsolidierungsphase wurden von den Architekturbüros ASTOC und Höger Unterlagen eingereicht und nachfolgend in der Öffentlichkeit und im Forum diskutiert. Zu den Entwürfen nimmt die Tiergarten Heidelberg gGmbH nachfolgend Stellung:

- 1. Die Fläche des Zoos darf nicht verkleinert werden.** Beide Büros haben in unterschiedlichem Ausmaß die Fläche des Zoos verkleinert, indem sie das Biodiversitätszentrum zu weit westlich angeordnet haben. Dies muss weiter nach Osten gerückt werden. Dem steht keine erkennbare Nutzung entgegen.
- 2. Die Anzahl der Parkplätze am Zoo darf nicht reduziert werden.** Die Erreichbarkeit des Zoos wird durch das ÖPNV Konzept verbessert. Dies kommt jedoch nur einem kleineren Teil unserer Besucher aus den nahen Einzugsbereich zu Gute. Besonders Gäste aus der Region und Familien mit kleinen Kindern werden den Zoo auch weiterhin nur besuchen, wenn eine ausreichende Zahl von Parkplätzen zur Verfügung steht.
- 3. Der Zoo braucht ein Gelände für Quarantäne und Bauhoffunktionen in Größe von ca. 2500m<sup>2</sup> außerhalb des Zoogeländes.** Dieser Bedarf wird von keinem Büro berücksichtigt. Dies ist nötig um das, im Vergleich zu anderen Zoos, extrem kleine Zoogelände von dort nicht zwingend nötigen Funktionen zu entlasten. Außerhalb des Betrachtungsraumes des Masterplanes Neuenheimer Feld stehen dafür keine geeigneten Flächen zur Verfügung.
- 4. Die von Bebauung freizuhaltende 60-Meter-Zone am Neckar darf – wie vom GR 2003 angeregt - nicht für das Gelände des Zoos gelten.** Aufgrund des extrem kleinen Zoogeländes und der Lage am Neckar wäre fast ein Drittel der Zoofläche betroffen. Dies schränkt die Möglichkeiten der Gestaltung des Zoogeländes nachhaltig ein und würde die Entwicklung des Zoos stark behindern.

Der Zoo ist die größte städtische Einrichtung im Neuenheimer Feld mit Bedeutung für die gesamte Stadtgesellschaft und die gesamte Region. Der Masterplan Neuenheimer Feld sollte von der Stadt Heidelberg genutzt werden, die Entwicklung ihrer Einrichtungen zu fördern. Die Tiergarten Heidelberg gGmbH ging mit sehr moderaten Forderungen (s.o.) in diesen Masterplanprozess. Umso wichtiger ist es, dass diese vier Forderungen im Prozess erfüllt werden.



Dr. Klaus Wünnemann  
Zoodirektor

## Stellungnahme Masterplanverfahren INF

30.08.2021

Liebe Kolleginnen und Kollegen, lieber Samy,

in Ergänzung zu den Gesprächen während der vergangenen Wochen sende ich hier in Kurzform meine Anmerkungen zu den Entwürfen der Planungsbüros Astoc und Höger.

### 1. Zeitachse

Frau Höger plant den Ersatz der TP Gebäude zu spät  
Astoc plant einen quasi konstanten Umbau des TP über den betrachteten Zeitraum

Grundsätzlich benötigt der TP ganz offensichtlich ein Rotations-/Verfügungsgebäude, um das Abwandern der über Jahre / Jahrzehnte geförderten Firmen zu verhindern. IdR benötigen die Firmen eingerichtete und beim RP Tübingen zertifizierte Labore vor Auszug aus einem zu ersetzenden TP-Gebäude

### 2. Unterirdische Infrastruktur

Die von den Büros geplanten Neubauten stehen auf unterirdischer Infrastruktur, so dass notwendige UG-Flächen entfallen oder dieses Infrastruktur idR gar nicht überbaut werden darf.

### 3. Gebäudehöhen

Frau Höger plant bis zu sechs Geschossen (Incl. Technikgeschoß auf dem Dach?)

Astoc plant ein 15-geschossiges TP Labor-Gebäude.

Gebäudehöhen >21,5 m (= Hochhäuser) mit Labor-Ausstattung sind extrem teuer in der Herstellung und im Erhalt. Aus diesen hohen Erstellungskosten resultieren notwendigerweise hohe Mittelasten zur Refinanzierung der idR nach 40 Jahren zu ersetzenden Labor-Bauten. Hohe Mietzinslasten sind durch das typische TP-Klientel, junge Technologiefirmen mit Laborflächen-Bedarf, nicht realisierbar, da ihre Forschungs- und Entwicklungskosten sehr hoch sind und sie meist erst nach 10-15 Jahren Gewinne realisieren können.

### 4. Dachflächen

Auf den Dächern der TP Gebäude wird ein große Menge an technischer Infrastruktur installiert (Lüftung, Wärme-Rückgewinnung, ...), so dass wenig Raum für Dachbegrünung, PV-Anlagen, .. bleibt. Diese Tatsache sollte bei der Detaillierung der geforderten Dachnutzung berücksichtigt werden.

Für die Beantwortung von Fragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Beste Grüße,



## GEMEINSAME STELLUNGNAHME MASTERPLANVERFAHREN IM NEUENHEIMER FELD (KONSOLIDIERUNGSPHASE)

Universität Heidelberg, Universitätsklinikum Heidelberg, Deutsches Krebsforschungszentrum und Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht

### Allgemein

Die beiden vorliegenden Entwurfsansätze bieten jeweils für sich betrachtet nur auf den ersten Blick eine tragfähige Entwicklungskonzeption für einen nachhaltigen Forschungs-, Wissenschafts- und Klinikstandort und erfordern eine weitere Bearbeitung. Es besteht zwar Konsens im Hinblick auf eine Innenverdichtung des Campus vor einer Bebauung des Hühnersteins. Dies darf jedoch nicht zu Lasten von Funktion und räumlicher Qualität des Standortes gehen. Gerade deshalb kann der Hühnerstein als perspektivische Flächenoption baurechtlich nicht in Frage gestellt werden. Konsens besteht weiter über die von beiden Teams vorgeschlagene Nordstraße als zukünftige Erschließungsstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Insbesondere die spezifischen Entwicklungsanforderungen der Einrichtungen auf dem Campusgebiet INF sowie wirtschaftliche Gesamtabwägungen mit Blick auf den Gebäude- und verkehrlich-infrastrukturellen Bestand wurden bislang nicht ausreichend bearbeitet und müssen enger mit Nutzern, Grundstücks- und Gebäudeeigentümern sowie den anderen Vorhabenträgern in Einklang gebracht werden.

Bei den anstehenden Überarbeitungen der Planungsentwürfe mit dem Ziel, den Rahmen für einen zukunftsfähigen Forschungs- und Klinikstandort zu schaffen, müssen die rechtlichen, funktionalen und qualitativen Anforderungen des Standorts als Arbeitsplatz und Medizinversorger stärker in den Blick genommen werden. Dies betrifft insbesondere die weitere Konzeption von Entwicklungsflächen, die Ausgestaltung und Umsetzung von Mobilitäts- und Infrastrukturmaßnahmen sowie die räumlichen Anforderungen an einen nachhaltigen Campusstandort mit einer hohen Aufenthaltsqualität für Studierende, Beschäftigte, Patienten und Besucher.

Die Stellplatzreduktion von rund 8.800 Stellplätzen auf die Zielgröße von 7.100 Stellplätzen bei einem prognostizierten Flächenzuwachs von rund 80 Prozent ist der geringstmögliche Stellplatzansatz und darf baurechtlich nicht unterschritten werden. Die Umsetzung dieser Stellplätze ausschließlich in Tiefgaragen stellt bei Landesbaumaßnahmen eine nicht realisierbare wirtschaftliche Investition dar.

### Universität Heidelberg

- Für die Umsetzung des kleinen Straßenbahnringes wird zur Sicherstellung der funktionsgerechten Erschließung des Forschungs- und Klinikstandorts eine verbindliche Vorgehensweise mit dem Bau der in beiden Ansätzen vorgeschlagenen neuen Zugangsstraße (Nordstraße) verbunden. Nur über die konsequente Trennung der Verkehrsarten (MIV und ÖV) wird sichergestellt, dass die

Zerschneidungswirkung einer Straßenbahn auf der Straße „Im Neuenheimer Feld“ campusverträglich umgesetzt und die Freiraumziele erreicht werden können.

- Die Akzeptanz einer Straßenbahn auf einem Forschungscampus für die Natur- und Lebenswissenschaften erfordert den bestmöglichen Schutz der betroffenen Forschungseinrichtungen durch geeignete Trassenführung, geringe Geschwindigkeiten und technische Kompensation über Fahrzeug und Gebäude (Erschütterung und elektromagnetische Verträglichkeit).
- Die Freiflächenreduktion der Sporteinrichtungen der Universität (rund ein Drittel Bestandsflächen) im Rahmen des Entwurfs ASTOC ist konzeptionell nicht tragfähig.
- Die überhöhte Unterbringung von Nutzflächen in Untergeschossen (mehr als fünf Prozent) wird mit Blick auf die Arbeitsstättenverordnung (AStättVO), aber auch aufgrund der damit einhergehenden Reduktion der Außenraumqualität (Abgrabungen, Belichtungen) nicht akzeptiert.
- Die Überbauung der chemischen Institute (Sanierungsabschluss ca. 2030) im Rahmen des Konzepts ASTOC von 2050 an zum Nachweis einer höheren Innenverdichtung im Kernbereich ist wirtschaftlich nicht vertretbar.

### **Universitätsklinikum Heidelberg**

- Die Entwicklungsflächen für Klinika erfordern eine nahe Anbindung an die unterirdischen infrastrukturellen Versorgungsstrukturen des Klinikums (= Klinikring). Die zugewiesenen Flächen erfüllen diese Anforderung nicht, führen langfristig zu langen Wegen und können nicht effizient betrieben werden. Die Flächen im Westen des INF – Jugendherbergen und Sportstätte Rugby – wären eine akzeptable Alternative.
- Für Rettungsfahrzeuge muss das Klinikum jederzeit gut und staufrei erreichbar sein. Es gibt in den Planungsentwürfen keine Lösung für einen möglichen Massenansturm von Verletzten und keine Umleitungsmöglichkeit bei Unfall oder Stau (Nadelöhr Berliner Straße). Die bestehenden Verkehrszuflüsse müssen um Alternativen erweitert werden (Nordzubringer, Neckarquerung).
- Die perspektivische Zunahme von eingeschränkt mobilen Patienten erfordert logistisch gut verortete und ausreichende Parkmöglichkeiten in Nähe der Kliniken und ihrer Entwicklungsflächen. Die Parkflächen sind auch für die Mitarbeiter des UKL entsprechend vorzuhalten (61 Prozent kommen aus dem Umland, 51 Prozent Schichtbetrieb). Die aktuell weit von Kliniken entfernten Mobilitäts-Hubs erfüllen diese Anforderung nicht. Es muss eine erhöhte Anzahl von Dauer- und Kurzzeitparkplätzen eingerechnet werden. Die angenommene Stellplatzanzahl ist prinzipiell zu knapp bemessen.
- Die geplante Verdichtung der beiden Entwürfe ist nicht tragfähig. Es sind zu wenige Frei-/Logistikflächen im Umfeld der Kliniken eingeplant für künftige Baumaßnahmen, Sanierungen, Austausch/Installation medizinischer Großgeräte und um Patienten und Mitarbeitern eine angemessene Aufenthaltsqualität in Kliniknähe zu ermöglichen (Arbeitgeberattraktivität).
- Die aktuellen Pläne sehen baulich funktional losgelöste „Insellösungen“ und eine zu große Bebauungsquote in die Tiefe bzw. Höhe vor. Die funktionalen Abläufe der Kliniken würden hierdurch gestört.
- Die Planung ist für die Untergeschosse nur bedingt arbeitsstättenkonform.
- Anflugschneisen des Hubschraubers sind freizuhalten. Aufstockung ist in diesen Bereichen nicht möglich und insgesamt unwirtschaftlich.
- Das Magnetfeld/die Erschütterung durch eine mögliche Straßenbahn darf die Infrastruktur nicht beeinträchtigen.
- Erweiterungsflächen müssen den logistischen Anforderungen großer Klinikbauten gerecht werden. Die bisherigen Ansätze sind unzureichend.

### **Deutsches Krebsforschungszentrum (DKFZ)**

- Die teilweise kleinteiligen Flächenstrukturen vorgesehener Erweiterungsflächen im Norden widersprechen zukunftsorientierten Forschungsfunktionen.
- Nutzungsflächen in Untergeschossen ohne ausreichende Belichtung und Sichtbeziehungen sind kritisch zu bewerten, da sie nicht den Arbeitsstättenrichtlinien entsprechen und damit keine vollwertigen Nutzungsflächen darstellen.
- Der Nachweis der vorgegebenen Stellplätze ausschließlich in zweigeschossigen Tiefgaragen der Neubauten missachtet die bauliche Realität von Laborgebäuden, da das Untergeschoss größtenteils als Technikgeschoss in Anspruch genommen wird.
- Nachverdichtungsoptionen auf Bestandsgebäuden sind in Teilen nicht realisierbar und unwirtschaftlich.

### **Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht**

- Die Absicht einer Integration einer öffentlichen Erschließung als Campusbahn auf dem Streckenabschnitt „Straße Im Neuenheimer Feld“ erfordert die Berücksichtigung der liegenschaftlichen Grundstücksgrenzen.

Heidelberg, Oktober 2021

Prof. Dr. Dr. h.c. Bernhard Eitel  
Rektor  
Universität Heidelberg

Prof. Dr. Ingo Autenrieth  
Leitender Ärztlicher Direktor  
Universitätsklinikum Heidelberg

Prof. Dr. Michael Baumann  
Vorstandsvorsitzender  
Deutsches Krebsforschungszentrum

Prof. Dr. Anne Peters  
Geschäftsführende Direktorin  
Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht

Herrn Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner  
Herrn Bürgermeister Odszuck  
Herrn Bürgermeister Schmidt-Lamontain  
Herrn Bürgermeister Heiß  
Damen und Herren Fraktionsvorsitzende  
Damen und Herren Stadträt\*innen

**Masterplanverfahren Planungsentwürfe –  
Vereinbarkeit mit Leistungserbringung des UKHD**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Professor Würzner,  
sehr geehrte Herren Bürgermeister,  
sehr geehrte Fraktionsvorsitzende des Gemeinderats,  
sehr geehrte Damen und Herren Stadträt\*innen,

mit dem Masterplanprozess haben Sie vor vier Jahren einen zukunftsweisenden Gestaltungs- und Entscheidungsprozess angestoßen, der entscheidend ist für die Perspektive des Wissenschafts- und Klinik-Campus „Im Neuenheimer Feld“.

Wir danken Ihnen sehr für den transparenten Prozess, der uns als größtem Medizin-Versorger und Arbeitgeber der Stadt Heidelberg mit knapp 14.000 Mitarbeitern und rund 84.000 vollstationären sowie rund 1,1 Mio. ambulanten Patienten, die jährlich in unseren Einrichtungen Im Neuenheimer Feld behandelt werden, stets die Gelegenheit gab, an Lösungen mitzuarbeiten und unsere Anliegen sowie die unserer Patienten und Mitarbeiter einzubringen und auch gehört zu werden.

Gerne möchten wir Ihnen an dieser Stelle nochmals die prognostizierten Entwicklungen für das Universitätsklinikum Heidelberg sowie die sich daraus ableitenden baulichen und strukturellen Notwendigkeiten für die Patientenversorgung vorstellen, so dass diese in die laufenden Diskussionen und Überlegungen einfließen können.

## **Welche für den Masterplan relevanten Entwicklungen sind für das UKHD zu erwarten?**

**Anzahl Patienten/Besucher:** Die demographische „Alterung“ der Bevölkerung, die zunehmende Komplexität und „Ambulantisierung“ der medizinischen Versorgung, die zu erwartende Konsolidierung des Krankenhausmarktes und vorgegebene regulatorische Anforderungen an Abläufe und bauliche Strukturen von Krankenhäusern lassen eine erhebliche Steigerung der Patientenzahlen des Klinikums sowie eine Zunahme der Mitarbeiterschaft erwarten. Schätzungen prognostizieren bis zum Jahr 2050 eine Zunahme der aktuell ca. 1 Mio. Patienten des UKHD auf bis zu 2 Mio. und eine Zunahme von ca. 11.000 Mitarbeitern auf bis zu 20.000. Wir gehen von einer deutlichen Erhöhung zu den bisher gemeldeten Zahlen aus.

**Verkehr & Patienten:** Die stark zunehmende ambulante Patientenversorgung dürfte das Verkehrsaufkommen im und um das Neuenheimer Feld erheblich verstärken. Vermehrt werden hochbetagte und co-/ multimorbide Patienten das UKHD aufsuchen, die häufig begleitet werden und bis nahe an die Kliniken heranfahren müssen. Auch für die Zukunft ist davon auszugehen, dass etwa jeder dritte Patient aus Heidelberg Stadt kommt, 2/3 der Patienten haben jedoch regionale oder nationale Anfahrtentfernungen zurückzulegen und sind auf Individualverkehr angewiesen. Die regulatorischen Anforderungen im Hinblick auf Medizinprodukte, Arzneimittel und weitere Güter werden ebenfalls zu einem Ausbau von Logistik und Transportwesen führen.

**Verkehr und Mitarbeiter:** Es ist ein Anwachsen der derzeit 14.000 Mitarbeiter auf 22.000 Mitarbeiter im Jahr 2050 prognostiziert. 51 % der Mitarbeiter arbeiten aktuell im Schichtbetrieb, 61 % kommen aus dem HD-Umland – dies verhindert teilweise die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Eine gute Verkehrsanbindung ist unerlässlich um als guter Arbeitgeber auf dem eng umkämpften Bewerbermarkt punkten zu können (Fachkräftemangel v. a. im Bereich der Pflege).

**Verkehr und Logistik:** In den vergangenen 15 Jahren wuchs die Transport-/Warenlogistik um 15 %. Der Hauptteil der Transporte wird durch das unterirdische Automatische Warentransportsystem (AWT) des UKHD erbracht. Grundsätzlich muss im Sinne der Versorgungssicherheit gewährleistet bleiben, dass die Kliniken für Logistiktransporte erreichbar sind und ausreichende Flächen (Vorfahrten, Rangierflächen) verfügbar sind. Dies gilt z. B. auch für den Austausch von Großgeräten oder anderer Maßnahmen, die im laufenden Betrieb der Kliniken erfolgen sowie auch für zu erwartende Baustellenlogistik.

**Flächenbedarfsentwicklung:** Das UKHD hat einen mit den Ministerien abgestimmten Flächenbedarf bis zum Jahr 2050 in Höhe von 264.000 m<sup>2</sup> BGF zu Beginn des Masterplanprozesses angemeldet. Eine Klinik in der Dimension des Herzzentrums oder des 1. Bauabschnitts der Chirurgie hat eine Größenordnung von ca. 50.000 m<sup>2</sup> BGF. Durch die jüngst gegründete Forschungsallianz LifeScience Alliance (Innovationcampus) erwarten wir einen starken, bisher noch nicht geplanten Anstieg an Forschungseinrichtungen und Start-Ups mit industry-on-campus Strukturen und infolgedessen weiteren Flächenbedarfen.

## **Wie bewertet das Klinikum die beiden aktuellen Planungsentwürfe der Büros Höger und Astoc?**

Damit das Klinikum die künftige Leistungsfähigkeit des Campus, die medizinische Versorgung der Heidelberger Bürger und die Exzellenz von Versorgung, Forschung und Lehre weiter sicherstellen kann, benötigt es

- effiziente Versorgungsstrukturen,
- Bauten, die nach Behandlungs- und Wissenschaftsprozessen errichtet werden können,
- funktionale fächerübergreifende, ressourcenorientierte Abläufe,
- Rochadeflächen für künftige Sanierungen und
- eine sehr gute Verkehrsanbindung.

**Die aktuellen Planungsentwürfe bieten viel Potential, berücksichtigen die Bedürfnisse des UKHD aber definitiv noch nicht. Das Klinikum bittet um Berücksichtigung folgender Punkte:**

- 1. Lage der Flächenerweiterung:** Das Klinikum ist unterirdisch auf zwei Ebenen durch Versorgungsstrukturen und Laufwege verbunden (sogenannter Klinikring). Dies ermöglicht effiziente Logistik (unterirdischer Wäschetransfer, Essensverteilung, Patientenverlegungen...) und wirtschaftliches Agieren. Die aktuell angedachten Zusatz-Flächen für das UKHD im Norden und Süden des Campus ließen sich nur mit sehr hohem Aufwand an die bestehenden Versorgungsstrukturen des Klinikums anschließen und würden zu langen Wegen und zusätzlichem oberirdischen Verkehr führen. Die Örtlichkeiten der angedachten Flächenzuwächse wären ein dauerhaftes Hemmnis für das effiziente Betreiben des Klinikums und sind daher nicht akzeptabel. Eine für das Klinikum passgenaue Alternative liegt im Westen des Neuenheimer Feldes. Die dortigen derzeit durch die Jugendherbergen und den Rugby-Sport genutzten Flächen erfüllen die logistisch funktionalen Anforderungen des UKHD.

**➔ Zuweisung der Flächen im Westen des INF**

- 2. Verkehrsanbindung:** Eine gute belastbare Verkehrsanbindung ist für das Klinikum zwingend. Für Rettungsfahrzeuge muss das Klinikum jederzeit gut und staufrei erreichbar sein. Es gibt in den Planungsentwürfen keine Lösung für einen möglichen Massenansturm von Verletzten und keine Umleitungsmöglichkeit bei Unfall/Stau (Nadelöhr Berliner Straße). Die bestehenden Verkehrszuflüsse müssen um weitere Alternativen erweitert werden (Nordzubringer, Neckarquerung).

**➔ Erschließung weiterer Zubringerwege**

3. **Parkplätze:** Die Anzahl der zu befördernden Personen (Hochbetagte Patienten, Besucher, Mitarbeiter im Schichtdienst), die bis nahe an die Kliniken herangebracht werden müssen, wird stark zunehmen. Die aktuelle Planung mit weit von Kliniken entfernten Mobilitäts-Hubs trägt dem nicht Rechnung. Es muss die aktuelle Parkplatzzahl weiterhin kliniknah eingeplant werden (Dauer- und Kurzzeitparken). Auch ist die angenommene Stellplatzanzahl der Planungsteams vor dem Wachstumshintergrund unbedingt zu erweitern. Dem Aspekt Sicherheit im Schichtdienst ist für die Mitarbeitergewinnung und -bindung Rechnung zu tragen.

➔ **Mehr Parkplätze gesamt und eine höhere Anzahl an kliniknahen Parkplätzen**

4. **Freiflächen/Verdichtung:** Die geplante Verdichtung der beiden Entwürfe ist nicht tragfähig. Es sind zu wenige Frei-/Logistikflächen im Umfeld der Kliniken eingeplant für künftige Baumaßnahmen, Sanierungen, Austausch/Installation medizinischer Großgeräte wie MRTs, Kernspintomographiegeräte, Spezialmikroskope etc. und um Patienten und Mitarbeitern eine angemessene Aufenthaltsqualität in Kliniknähe zu ermöglichen.

➔ **Mehr Freifläche**

5. **Baukonzeption:** Die aktuellen Pläne sehen baulich funktional losgelöste „Insellösungen“ und eine prozentual zu große Bebauungsquote in die Tiefe bzw. Höhe vor. Hieraus würden eine immense Beeinträchtigung der Abläufe des Klinikums, eine Minderung der Versorgungsqualität (längere Wege für sensible Patiententransporte während ihres Behandlungspfades, langsamere Abläufe, Fahrstühle als Hemmnis/Nadelöhr) und ein Wettbewerbsnachteil aufgrund unattraktiver Arbeitsplätze resultieren. Die aktuelle Planung ist für die Untergeschosse nur bedingt arbeitsstättenkonform aufgrund der nicht ausreichend gegebenen Belichtungssituation (zu geringe Gebäudeabstände, Nicht-Berücksichtigung von Böschungsabständen). Eine Erweiterung in die Höhe ist bei den Bestandsgebäuden nicht, bei Neubau aufgrund regulatorischer Vorschriften kaum möglich.

➔ **Weniger Tiefbau- und Hochbau, weniger einzelstehende Bauten**

**Bei der Planung zu beachtende Besonderheiten der Klinikinfrastruktur:**

- Die Untergeschosse 1 und 2 werden in den Kliniken für Technik und Logistik benötigt. Tiefbaunutzung für Parkplätze ist erst ab Ebene 3 möglich.
- Anflugschneisen des Hubschraubers sind freizuhalten. Aufstockung ist in diesen Bereichen nicht möglich.
- Das Magnetfeld/die Erschütterung durch eine mögliche Straßenbahn darf die Infrastruktur nicht beeinträchtigen.
- Aufgrund der aus technischen Anforderungen resultierenden Geschosshöhen im Krankenhaus befinden wir uns mit mehr als 5 Stockwerken in der Regulatorik eines Krankenhaus-Hochhauses, dessen Umsetzung finanziell nicht tragbar ist.

Die Berücksichtigung der beschriebenen Aspekte ist wesentlich für den effizienten und erfolgreichen Fortbestand des Klinikums und unser künftiges Bestehen im nationalen und internationalen Wettbewerbsumfeld. Nur so wird es uns gelingen, auch weiterhin ein markantes Aushängeschild der Wissenschaftsstadt Heidelberg zu sein und die Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Maximalversorgung in Heidelberg und Umgebung sicherzustellen.

Gerne stehen wir für Gespräche und Diskussionen bereit und danken Ihnen für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Ingo Autenrieth  
Leitender Ärztlicher Direktor



Katrin Erk  
Kaufmännische Direktorin



Herrn Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner  
Herrn Erster Bürgermeister Odszuck  
Herrn Bürgermeister Schmidt-Lamontain

Damen und Herren Fraktionsvorsitzende  
Damen und Herren Stadträt\*innen

22.11.2021

## **Masterplanverfahren Planungsentwürfe - UKHD**

Der aus dem Jahr 1961 stammende Bebauungsplan für den Unicampus im Neuenheimer Feld ist bereits seit 2010 ausgeschöpft. Seither wurden für jedes weitere Bauvorhaben in Einzelfallentscheidungen Befreiungen erteilt. Seit 2010 arbeitet die Stadtverwaltung Heidelberg deshalb 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. Das geöffnete Verfahren mit umfassender Bürger- und Nutzerbeteiligung, zahlreichen Forumssitzungen, Veranstaltungen und Gutachten und Kosten von bisher 4 Millionen Euro läuft seit 4 Jahren. Damit ist inzwischen mehr als ein Viertel der Planungszeit von 2010 (Beginn des Masterplanverfahrens und erste Überschreitung der im B-Plan von 1961 festgelegten Geschossflächenzahl) bis 2050 verflossen, ohne dass bisher neue Regelungen für die Entwicklung, die Bautätigkeit und die Verkehrserschließung des Unicampus beschlossen und umgesetzt wurden.

Nun schlägt Herr Prof. Autenrieth am Ende der dritten Phase und kurz vor Ende des gesamten Masterplanverfahrens in einem internen Brief an die Gemeinderatsfraktionen vor, die Diskussion in wesentlichen Punkten wieder von vorne zu beginnen und eine Verlegung der blauen Linie des Betrachtungsraums des Masterplans, eine Verlegung der Sportstätten, eine 5. Neckarquerung für Autos und einen Nordzubringer in Betracht zu ziehen.

In den letzten beiden Jahrzehnten wurden fast alle Kliniken aus Bergheim ins Neuenheimer Feld verlegt. In der von der Universität, dem Uniklinikum, dem Land und der Stadt erarbeiteten und vom Gemeinderat beschlossenen Aufgabenstellung für das Masterplanverfahren meldete das Uniklinikum

ein Wachstum der Beschäftigten bis 2050 um 41% und der Klinikkapazitäten von 50% bis 2050 an. In insgesamt 22 Entwürfen von 4 externen Planungsteams wurde untersucht, wie diese Wachstumswünsche am Standort Neuenheimer Feld umgesetzt werden können. Die beiden verbliebenen Teams Höger und Astoc wiesen nach, dass dies möglich ist. Nun erhöht Herr Prof. Autenrieth kurzerhand die Wachstumswünsche des Klinikums am Standort Neuenheimer Feld auf das Doppelte (Wachstum der Beschäftigten um 87% und der Klinikkapazitäten bis 2050 um 100%) und möchte diese Zahlen nun zum Ausgangspunkt des Masterplanverfahrens machen. (siehe Tabelle)

Uni-Klinikum HD	heute (2017)	2050 nach Aufgabenstellung	2050 Autenrieth Okt. 2021	Wachstum 2050 nach Aufgabenstellung	Wachstum 2050 Autenrieth Okt. 2021
Beschäftigte	10 713	15 087	20 000	<b>41%</b>	<b>87%</b>
Patienten/Zag	2 325	3 482	4 643	<b>50%</b>	<b>100%</b>
Patienten/Jahr	1 000 000	1 500 000	2 000 000	<b>50%</b>	<b>100%</b>

Bereits die bisherigen Vorgaben der Verlegung von Kliniken ins Neuenheimer Feld würden eine erhebliche Konzentration der Klinikkapazitäten Heidelbergs auf engem Raum bedeuten. 67% aller Klinikkapazitäten Heidelbergs wären dann im Endstadium im Neuenheimer Feld konzentriert. Die neuen von Prof. Autenrieth vorgeschlagenen Vorgaben würden sogar eine Konzentration von 87% aller Klinikkapazitäten Heidelbergs in Zukunft auf engem Raum im Neuenheimer Feld bedeuten. Eine solche Planung hätte im Falle von Katastrophen (z.B. Explosionen, chemische oder biologische Kontaminationen, Überschwemmungen, Erdbeben, kriegerische Ereignisse, Sabotage, Terroranschläge, andere Katastrophen) nur eine geringe Katastrophenresilienz. Sie wäre bereits deshalb nicht zukunftsfähig.

Zu einer Konzentration fast aller Klinikkapazitäten im Neuenheimer Feld schreiben die Experten in ihrer einstimmig verfassten gemeinsamen Stellungnahme vom September 2021: *„Festzuhalten ist aber auch, dass die aktuell verfügbaren Flächenressourcen nur eine eingeschränkte Erweiterung von Klinikstandorten möglich macht vor allem, was zusätzliche Bedarfe betrifft, die über die heute bekannten Anforderungen hinausgehen.“*

Verkehrsanbindung, Anordnung und Anzahl der Parkplätze sind in den Entwürfen gut gelöst dargestellt. Experten und lokale Fachvertreter empfehlen, *„das Konzept der Erschließung mit kurzen Wegen primär über das ÖPNV-Angebot auf dem inneren Ring (Straßenbahn) sollte als Kernelement für die Campus-Erreichbarkeit und als Voraussetzung für Flächengewinne durch ein zunehmend begrenztes Stellplatzangebot nicht aufgegeben werden. .... Die Konzepte kommen ohne eine ÖV- oder MIV-Brücke durch das Naturschutzgebiet Alt-Neckar aus.“* Ein Nordzubringer durch das Handschuhsheimer Feld war nicht Aufgabe des Masterplanverfahrens. Ein solcher würde die Infrastruktur des Feldes als lokale wichtige Anbaufläche für Heidelberg nachhaltig beeinträchtigen und letztlich zerstören. Als im Februar 2019 über kurzfristige Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit

des Neuenheimer Feldes diskutiert und beschlossen wurde, war deshalb ein Nordzubringer nicht Teil dieser Maßnahmen.

Die Forderungen des Klinikums nach Zuweisung der Flächen im INF, die Erschließung weiterer Zubringerwege, mehr Parkplätzen gesamt und einer höheren Anzahl an kliniknaher Parkplätze und mehr Freiflächen für künftige Baumaßnahmen der Kliniken sind angesichts des bereits jetzt viel zu hohen Verkehrsaufkommens und der begrenzten zur Verfügung stehenden Fläche auf dem Campus in dem jetzigen Masterplanverfahren nicht möglich. Sie würden ein neues Masterplanverfahren mit einer neuen Aufgabenstellung, neuen Prognosewerten der Bruttogrundfläche von Anfang an und einer erneuten Bürgerbeteiligung bedeuten.

Es ist unstrittig, dass die Klinikerweiterungen eine besondere Herausforderung der Campuserwicklung sein werden. Beide Entwürfe haben hier Vorschläge gemacht, die im Rahmen der anstehenden Masterplanphase weiter ausgearbeitet und z.B. in der Anordnung, der Kubatur und der Lage der Gebäude angepasst werden können. Dies darf aber nicht zu Lasten des gesamten bisherigen Masterplanverfahrens und seiner Ergebnisse gehen.

10. Oktober 2021

An den  
Oberbürgermeister Prof.Dr. Eckart Würzner,  
und Ersten Bürgermeister Jürgen Odszuck,

an die Ko-Vorsitzenden des Koordinationsbeirates  
Prof. Dr. Prof. Dr. Lenelis Kruse-Graumann,  
Dipl. Ing. Albertus Bujard

Abschlussdokument Masterplan INF/Neckarbogen

Sehr geehrte Frau Kruse-Graumann,  
sehr geehrter Herr Würzner,  
sehr geehrter Herr Odszuck,  
sehr geehrter Herr Bujard,

Der Prozess zu einer Entscheidung über einen Masterplan INF/Neckarbogen kommt jetzt langsam in die Zielgerade. Am Ende soll ein Dokument vorliegen, das vom Gemeinderat der Stadt Heidelberg und vom Land mit seiner Universität Heidelberg beschlossen werden soll.

Als Bürger für Heidelberg e.V. möchten wir auf einige Punkte, die für die Verbindlichkeit und für die klimapolitische Wirkung des Masterplans bedeutend sein könnten, hinweisen.

Nach der Bundestagswahl ist klar, dass in der Verkehrspolitik und im Baurecht es gesetzliche Änderungen in Richtung einer starken Klimapolitik geben wird, die auf kommunaler Ebene aufgegriffen werden sollten. Der Masterplan darf aber nicht in seiner endgültigen Form zum Hemmnis einer neuen Klimapolitik werden. Das Universitätsgelände unterliegt den Beschlüssen des Gemeinderats, das muss für die Zukunft gesichert werden. Der Masterplan darf die Universität nicht zur Exklave einer zukünftigen kommunalen Klimapolitik machen.

Offene Punkte sind, aus Sicht der Bürger für Heidelberg:

**Verbindlichkeit und Umsetzung des Masterplans**

1. Wie sieht die rechtliche Verbindlichkeit des Masterplans in seinen Einzelheiten für den

Gemeinderat, der Universität und das Land aus?

a) Ein Grundproblem ist ausgerechnet die vernünftige Politik der Nachhaltigkeit des Landes bei der Entscheidung, wann die Lebensdauer eines Gebäudes sich dem Ende zu neigt und deshalb neu gebaut werden kann. Diese Grundlage der Bautätigkeit der Universität besteht unabhängig vom Masterplan und hat deshalb bei der Präsentation der zwei Entwürfen zum Masterplan Ende September 2021 eine heftige Ablehnung des Vorschlags, die Chemie Institute abzureißen und dort neu zu bauen, ausgelöst.

Die bisherige Politik, ein Gebäude so lange zu nutzen, wie es nur geht, bedeutet, dass sich die Umsetzung des Masterplans über Jahrzehnte erstrecken wird. Das hätte den Nebeneffekt, dass sich kaum überblicken und kontrollieren lässt, ob sich die Universität und das Land an den Masterplan halten, während Verpflichtungen der Stadt im Zusammenhang mit der Mobilität sich in überschaubaren Zeitabläufen sehr wohl kontrollieren lassen. Verbindlichkeit ohne Übersicht und Kontrollierbarkeit ergeben keine Verbindlichkeit, sondern reduzieren den Masterplan auf eine Thematik des Vertrauens. Hierfür bedarf es einer verbindlichen Lösung.

#### Unser Vorschlag:

Als Teil des Schlussdokuments sollte eine verbindliche Abfolge des Ersatzes von alten Gebäuden durch Neubauten vereinbart werden, die innerhalb der nächsten zehn Jahren stattfinden müssen. Diese Festlegung soll alle zehn Jahre verbindlich als Zusatz zum Abschlussdokument vereinbart werden. Abweichungen hat die Universität bautechnisch ausführlich zu begründen. Es wäre auch zu überlegen, ob es auch eine verbindliche Auflistung der Neubauten jeweils in Abschnitten von zehn Jahren geben sollte.

b) In der bestehenden Rahmenvereinbarung zwischen Stadt, Universität und Land wurde eine juristische Unverbindlichkeit des Masterplans vereinbart:

#### *Präambel Rahmenvereinbarung*

*Dieser Masterplan als informelles Planungsinstrument soll als tragfähige Basis für die anschließende Schaffung von verbindlichem Planungsrecht dienen. Die Rahmenvereinbarung kann keine Beschlüsse des Gemeinderats ersetzen, verändern oder aufheben.*

Und in Absatz 8 dieser Rahmenvereinbarung werden die juristischen Folgen hierfür klar ausgedrückt:

*8) Beteiligungs- und Mitwirkungsrechte nach dem Baugesetzbuch sowie Rechtsschutzmöglichkeiten insbesondere nach der Verwaltungsgerichtsordnung in Ansehung der vorgenannten Bauleitplanung für Land und Universität werden durch diese Vereinbarung sowie durch die Mitwirkung von Land und Universität am Masterplanverfahren nicht berührt.*

#### Unser Vorschlag:

Wir wollen eine offene Diskussion über die Verbindlichkeit des Masterplans auch für das Land und die Universität für die nachfolgende Bauleitplanung.

Im Abschlussdokument sollte folgende Sätze stehen:

*Die Mitwirkung und Zustimmung der Universität und des Landes zum Masterplan bewir-*

*ken, dass Universität und das Land ihre Rechtsschutzmöglichkeiten unwiderruflich einschränken. Festlegungen im Masterplan, die in der Bauleitplanung aufgenommen und entsprechend den Bestimmungen des Planungsrechts konkretisiert werden, dürfen nicht gerichtlich vom Land, der Universität und ihren Institutionen angegriffen werden. Das MPI für Völkerrecht schließt sich durch eine Zusatzerklärung dieser Einschränkung verbindlich an.*

## **Zukünftige Klimapolitik und die Universität**

2. Durch die kommenden deutlichen Veränderungen nach der Bundestagswahl in der Mobilitätspolitik und im Baurecht auf Bundes- und Landesebene werden den Kommunen zukünftig sehr viel stärkere Instrumente in die Hand geben, die Stadt klimafreundlicher zu gestalten. Diese Klimapolitik muss sich auch auf dem Universitätsgelände auswirken können. Der Masterplan berücksichtigt zukünftige Mobilitäts- und Klimapolitik nicht in der momentanen Form, da der Prozess seit 2018 läuft und sich in seiner Endphase befindet. Das Abschlussdokument muss deshalb aus unserer Sicht zwei Öffnungsklauseln enthalten.

a) Die Pläne basieren auf Vorgaben der Universität, die aus politischen Gründen akzeptiert wurden, damit der Masterplanprozess stattfinden konnte. Die Angaben zum zukünftigen Raumbedarf und die sich daraus ergebende Anzahl von Parkplätzen sind nicht wissenschaftlich bestätigt worden. Die Anzahl der Parkplätze basiert auf der Annahme, dass auch in Zukunft jeder, der will, mit dem Auto zum INF-Campus fahren darf. Diese Annahmen stehen aber im Widerspruch zu einer Klimapolitik, die den Autoverkehr in und durch die Stadt erheblich reduzieren muss, wenn die Klimaziele erreichbar werden sollen. Es ist deshalb absehbar, dass sowohl der behauptete enorme Zuwachs an Raum sich in zehn bis zwanzig Jahren als nicht realistisch herausstellt, als auch die Verkehrspolitik den Parkplatzbedarf erheblich reduzieren würde, wenn es den Anreiz, Vorort zu parken, nicht in dem Umfang gäbe. Parkplätze für Fahrten zum Klinikum sind natürlich getrennt zu behandeln.

### Unser Vorschlag:

Es bedarf einer Öffnungsklausel, die es der Stadt erlaubt, die Bauleitplanung zu ändern, wenn sie wissenschaftlich begründen kann, dass diese Änderungen eine Folge davon sind, dass die Grundannahmen „Raumzuwachs“ und „Parkplatzanzahl“ jeweils für sich nicht plausibel sind, weil sie einer Klimapolitik nicht entsprechen. Ausdrücklich zugelassen wird die Entscheidung der Stadt, im Interesse einer städtischen Klimapolitik und nach Konsultationen mit der Universität, das Wachstum auf dem INF-Campus zu bremsen und ein Verkehrskonzept zu verwirklichen, dass den Autoverkehr zu und vom INF-Campus reduziert.

Diese Entscheidungen müssen wissenschaftlich begründet werden. Die eingrenzenden Vorgaben für den Masterplan, die von der Universität kamen, dürfen eine zukünftige klimafreundliche Mobilität in Heidelberg nicht verhindern. Ein Mobilitätskonzept muss bei einem hohen Aufkommen von Pendlern selbstverständlich außerhalb des INF-Campus angelegt sein. Die Begrenzung des Masterplans auf den INF-Campus erlaubte keine Diskussion über ein räumlich weites Mobilitätskonzept, wodurch der Vorrang des Autos unausweichlich bleibt. Das darf aber nicht Realität bleiben, sonst gibt es in Heidelberg

keine effiziente Klimapolitik.

Um allen Beteiligten eine gewisse Planungssicherheit zu geben, schlagen wir vor, diese Öffnungsklausel erst in zehn Jahren wirksam werden zu lassen. Damit wird der Universität Zeit für ein Umdenken weg vom Auto zu einer modernen Mobilitätspolitik gegeben.

b) Im Zusammenhang mit einer Klimapolitik spielt die Nachhaltigkeit beim Bauen eine besondere Rolle (Zement verursacht durch seine Herstellung etwa 9% des weltweiten CO<sub>2</sub> Ausstoßes). Das Schlagwort „Nachhaltigkeit“ wird im Baubereich schon länger nach dem Stand der Wissenschaft definiert, weshalb fortlaufend Veränderungen hinzukommen. Mit den Kriterien der „Stärkung der Nachhaltigkeit im Hochbau“ die vom Finanzministerium Baden-Württemberg herausgegeben wurden, hat sich das Land Baden-Württemberg selbstverpflichtet, diese Kriterien beim Betrieb von Bestandsbauten und den Neubau anzuwenden. Diese Selbstverpflichtung kommt auch bei jeder Baumaßnahme der Universität zu Anwendung, da das Finanzministerium jeden Antrag prüft und genehmigen muss. Wir halten es für notwendig aus dieser Selbstverpflichtung eine vertragliche Pflicht im Masterplan zu machen, da diese Selbstverpflichtung des Landes vom politischen Willen der jeweiligen Landesregierung abhängt.

Unser Vorschlag:

- i) Das Abschlussdokument enthält eine Verpflichtung für das Land und die Universität bei Neubauten die jeweils aktuellsten vom Bund oder vom Land veröffentlichten Nachhaltigkeitskriterien für den Hochbau anzuwenden.
- ii) Die vorliegenden Entwürfe zum Masterplan werden wissenschaftlich nach den derzeit aktuellen Kriterien der Nachhaltigkeit im Hochbau des Finanzministeriums Baden-Württemberg geprüft und der Bericht wird im Masterplan Prozess dargelegt.
- iii) Diese Prüfung soll alle zehn Jahre für den INF-Campus, einschließlich der Bestandsgebäude, vom Land durchgeführt werden und zusammen mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung dem Gemeinderat zu Diskussion vorgelegt werden.

Abraham de Wolf

Vorstand der Bürger für Heidelberg e.V.

Vertreter im Koordinierungsbeirat Masterplan INF/Neckarbogen

Andreas Gottschalk

Vorstand der Bürger für Heidelberg e.V.

Stellvertreter im Koordinierungsbeirat Masterplan INF/Neckarbogen

1. Warum müssen unbedingt weitere Kliniken ins Neuenheimer Feld? Können sie nicht an ihren jetzigen Standorten bleiben?
2. Warum müssen die Kliniken bei einer Verlegung ins Feld unmittelbar am jetzigen Klinikring liegen?

Kurze zusammenfassende Antworten:

- Patientenorientierung mit Sicherung der Qualität der Versorgung
- Interdisziplinäre und interprofessionelle Versorgung mit kurzen Wegen für Patienten und Mitarbeiter
- Umsetzung zukunftsweisender medizinischer Versorgungskonzepte (Medizinische Zentren, Translationseinheiten, Early Clinical Trial Unit)
- Sicherung der Mitarbeiterzufriedenheit
- Verzahnung der Versorgung mit Forschung & Lehre

Die ausführlicheren Antworten mit Begründungen im Folgenden:

Die bauliche Entwicklungsstrategie des Universitätsklinikums Heidelberg über die vergangenen Jahrzehnte hinweg lag in der Zusammenführung der somatischen Fächer in das Neuenheimer Feld. Schrittweise wurde so der Heidelberger Klinikring entwickelt, der dem Prinzip folgt, dass alle Kliniken miteinander baulich verbunden sind. So wird einerseits eine hervorragende, unterirdische technische und logistische Versorgung gewährleistet, andererseits aber insbesondere eine durch kurze Wege ebenso effiziente wie qualitätssichernde medizinisch funktionale Flexibilität und Voraussetzung für Interdisziplinarität im Hinblick auf die Versorgung kritisch kranker Patienten geschaffen.

Die meisten bettenführenden Kliniken des Universitätsklinikums Heidelberg (UKHD) befinden sich aktuell verteilt auf unterschiedliche Kliniken innerhalb des Klinikringes im Neuenheimer Feld. Einige klinisch-theoretische Institute, Ambulanzen und Forschungseinrichtungen, die ebenfalls für die Patientenversorgung essentiell sind, befinden sich teilweise in unmittelbarer Nachbarschaft zum Klinikring, andere wiederum verteilt an anderen Orten im Neuenheimer Feld oder im Stadtgebiet. Zwei große somatische Fachkliniken, die für das Leistungsspektrum des Universitätsklinikums eine entscheidende Rolle spielen, sind außerhalb des Neuenheimer Feldes lokalisiert: Das Zentrum für Orthopädie, Unfallchirurgie und Paraplegiologie am Standort Schlierbach mit vielen Bezügen zu den Fächern und Strukturen im Neuenheimer Feld (Chirurgisches Zentrum mit Neurochirurgie und Unfallchirurgie, Neurologie, Schockraum, Onkologie/NCT etc.) sowie die Thorax-Klinik (100-prozentige Tochter des UKHD) am Standort Rohrbach – de facto die

Pneumologie und Thoraxchirurgie des UKHD mit vielerlei Bezügen zu den Fächern, die im Klinikring liegen (v.a. Onkologie/NCT, Kardiologie). Diese Dezentralität führt dazu, dass jeden Tag eine Vielzahl unserer Patientinnen und Patienten zwischen den Standorten transportiert werden müssen. Der Transport schwerstkranker Patienten stellt ein medizinisches Risiko mit Beeinträchtigung der Qualität der Versorgung dar, was unbedingt vermieden bzw. auf das absolut Notwendige reduziert werden muss. Auch vom medizinischen Fachpersonal verlangt diese Struktur eine große Flexibilität und teilweise mehrmals täglich den Wechsel zwischen den Standorten mit negativen Auswirkungen auf die interdisziplinäre und interprofessionelle Zusammenarbeit und Wirtschaftlichkeit.

Diese zeitaufwendigen Kompensationsleistungen sind nicht nur für die Mitarbeiter unattraktiv, sie sind auch ineffizient. Zeit, die der Patientenbetreuung an anderer Stelle – in Zeiten von ohnehin vorhandenem Fachkräftemangel – entzogen wird.

Ausnahme zu dieser Entwicklung bilden die derzeit noch in Bergheim angesiedelten Kliniken: Die Einrichtungen des Zentrums für Psychosoziale Medizin des UKHD sollen nach heutiger Einschätzung dauerhaft auf dem Gelände des sogenannten „Altklinikums“ in Bergheim untergebracht sein, da die dort versorgten Patientinnen und Patienten sehr von der stadtnahen Lage, der ansprechenden Architektur und dem gesamten Areal profitieren. Aufgrund der unterschiedlichen Diagnostik- und Therapieansätze in den somatischen Kliniken und in den psychosozialen Kliniken spielt hier die räumliche Distanz zwischen den Standorten Bergheim und Neuenheimer Feld eine untergeordnete Rolle. Überdies profitiert die Psychosoziale Medizin von einer Verankerung wohnortnah mitten in der Stadt im Sinne der niederschweligen aufsuchenden psychosozialen Medizin und der Reduktion der Angst der Stigmatisierung von Patienten.

Die Medizin lebt von der Interdisziplinarität. Bundesweit zeigt sich ein deutlicher Trend zu einer Konsolidierung des Krankenhausmarktes. Etliche Kliniken konzentrieren ihre Leistungen auf einen oder wenige Standorte, um dort Ihren Patientinnen und Patienten in einem optimalen Umfeld alle Leistungen eines Maximalversorgers in hervorragender Qualität und aus einer Hand anbieten zu können. Die verschiedenen Ärzte verschiedener Disziplinen kommen zum Patienten, nicht der Patient muss zu den verschiedenen Ärzten der verschiedenen Disziplinen kommen. Diese qualitäts- und patientenorientierte Maxime der Versorgung erfordert eine räumliche Konzentration der Kliniken.

Das Universitätsklinikum als Maximalversorger mit dem Auftrag der Weiterentwicklung der Medizin in der Wissenschaft und der Lehre bzw. Ausbildung der zukünftigen Mediziner muss sich in den kommenden Jahren entwickeln können. Innerhalb des Klinikringes wird es im Rahmen der aktuell in Planung befindlichen Bauprojekte zu einer Bündelung der Kompetenzen kommen. Mit der geplanten Realisierung des Herzzentrums mit im Untergeschoss unmittelbarer baulicher Anbindung an den Klinikring sollen alle herzmedizinischen Fachabteilungen an einem Standort zusammengefasst werden. Die anstehende Sanierung der Kopfklinik soll genutzt werden, um die Struktur des Klinikums weg von einer schematischen Gliederung der Versorgung nach Körperregionen („Kopfklinik“) hin zu einer Gliederung

nach funktionellen Gesichtspunkten (z.B. „Herzzentrum“, „Neurozentrum“, Viszeralmedizinisches Zentrum etc.) im Sinne einer Patienten-zentrierten Versorgung voranzutreiben. Ferner müssen alle Kliniken an die Translationseinheiten und Early Clinical Trial Units im Neuenheimer Feld zur Erprobung neuer Diagnose- und Therapieverfahren direkt angeschlossen sein.

In diesem Zusammenhang werden auch die Notfallstrukturen für erwachsene Patientinnen und Patienten, die aktuell noch auf drei Standorte verteilt sind, an einer – übrigens auch gesetzlich vorgeschriebenen - Zentralen Interdisziplinären Notaufnahme (ZINA) gebündelt werden.

Darüber hinaus soll das Leistungsspektrum insofern ergänzt werden, dass die Bürgerinnen und Bürger künftig sowohl im ambulanten als auch im stationären Sektor das passende Versorgungsangebot im Neuenheimer Feld finden. Die Einrichtung eines Präventions- und Gesundheitszentrums, ambulanter rehabilitativer Einrichtungen sowie einer geriatrischen Fachabteilung, beispielsweise in Kooperation mit anderen Gesundheitspartnern aus der Region, werden hierfür entscheidende Bausteine sein.

Für die langfristige Entwicklungsfähigkeit muss eine Bündelung aller medizinischen Kompetenzen im Neuenheimer Feld perspektivisch ermöglicht werden, um die Sicherstellung der Versorgung der Patientinnen und Patienten aus Heidelberg und der Metropolregion auf höchstem medizinischem Niveau zu erhalten. Dabei ist es entscheidend, dass sich die Kernkliniken sowie die zentralen Einrichtungen wie die Notaufnahme oder Intensiv- bzw. OP-Bereiche innerhalb des Klinikrings befinden („innerer Klinikring“), während andere Bereiche (wie Forschungseinrichtungen, Institute und Rehakliniken) in direkter Nachbarschaft dazu verortet sein sollten („äußerer Klinikring“). Kurze Wege zwischen den unterschiedlichen Einrichtungen der Krankenversorgung (Fachkliniken, Notaufnahme, OP-Trakt, Bildgebung, Diagnostik, etc.) sind fundamental wichtig für die Patientenorientierung, Qualität der Versorgung, Mitarbeiterzufriedenheit und Wirtschaftlichkeit. Jedoch auch die Wegebeziehungen zwischen allen patientennahen Kliniken, Instituten und Forschungseinrichtungen sind entscheidend, um unseren Patienten und Mitarbeitern optimale Bedingungen zu ermöglichen. Dabei sieht sich das UKHD dem Ziel verpflichtet, eine sichere und qualitativ hochwertige Patientenversorgung zu gewährleisten, und gleichzeitig effiziente und ressourcenschonende Prozesse auch langfristig sicherzustellen.