

Anlage 4

Vorprüfung

Ablauf der Vorprüfung

Nach der Gesamtbearbeitungszeit („vorbereitender Teil“ + „konkurrierender Teil“) der Entwurfsteams in der Konsolidierungsphase fand am 15.07.2021 die Abgabe der Entwicklungsentwürfe durch die beiden Planungsteams statt und die Vorprüfung begann. Die Vorprüfphase erstreckte sich über den Zeitraum vom 15.07. – 27.08.2021. Anhand der zu erfüllenden Abgabeleistungen aus den Leistungsbildern, der Rahmenvereinbarung und der Aufgabenstellung, wurden die Entwürfe sachlich geprüft. Die Projektträger wurden bei der Vorprüfung durch die eingebundenen Gutachter/Berater sowie durch im „Im Neuenheimer Feld (INF)“ ansässige Institutionen unterstützt.

Sowohl Vertreter*innen ansässiger Institutionen als auch Vertreter*innen einzelner Fachbereiche von Land, Stadt und Universität prüften die abgegebenen Unterlagen in Vorprüfgruppen, die nach den Themen Städtebau und Freiraum, Mobilität sowie Technische Infrastruktur unterteilt wurden. In den vom Projektmanagement vergebenen Zeitslots trafen sich die Gruppen zwei Wochen lang zu regelmäßigen intensiven Abstimmungs- und Arbeitsterminen. Diese fanden vor allem digital statt. Anschließend wurden alle Ergebnisse zusammengetragen. Als Produkt wurden sowohl unterschiedliche Prüfpläne (siehe Anlage 4, Seite 439) erarbeitet als auch ein zusammenfassender Bericht (Manuskript siehe Anlage 4, Seite 428) in der öffentlichen Veranstaltung am 23.09.2021 und in der Sitzung des Forums am 12.10.2021 vorgestellt.

Ergänzend wurden die Entwicklungsentwürfe parallel von den drei Gutachtern des Fraunhofer Instituts (Energiekonzept), von Scherr+Klimke (Logistik) und dem Verkehrsgutachter IVAS und VCDB (Verkehr und Mobilität) geprüft und umfassende Gutachten erstellt (siehe Anlage 7, Seite 757).

Die Erkenntnisse der Vorprüfung wurden dann als Grundlage für die Bewertung durch die Experten in der Expertenklausur (06.09.-08.09.2021) und die Bewertung der Projektträger eingebracht.

Masterplanverfahren INF/Neckarbogen: Vorprüfungskommentare zu den Entwick- lungsentwürfen der Konsolidierungsphase

Manuskript des Vortrags zur Vorprüfung in der Öffentlichen Veranstal-
tung am 23.09.2021

Stadtplanungsamt Heidelberg

Amt Mannheim und Heidelberg, Vermögen und Bau Baden-Württemberg

November 2021

Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	2
Gegenüberstellung Entwicklungsentwurf	3
Straßenfluchten	4
Flächen.....	5
Übersicht Bestand und Planung	6
Freiraumauswertung	8
Technische Infrastruktur.....	9
Logistik	11

Einleitung

Was ist eine Vorprüfung, was wurde dort gemacht?

Vorprüfungen gibt es im Bereich von Planungswettbewerben regelmäßig.

Wenn bei solchen Wettbewerben die Jury zusammentritt wird ihr ein Vorprüfbericht vorgelegt, der neutral abgeprüft hat inwieweit alle geforderten Leistungen pünktlich eingetroffen sind und inwieweit die vorgeschlagenen Konzepte den Anforderungen der Wettbewerbsauslobung gerecht werden. Der Vorprüfbericht gibt eine Faktengrundlage für die Bewertung der Entwürfe.

In unserem konkreten Fall hatten wir die Vorprüfung, die Mitte Juli startete, so organisiert, dass wir in mehreren Gruppen verschiedene thematische Bereiche abgeprüft haben. So wurde im Bereich Städtebau/Freiraum zum Beispiel jedes einzelne Gebäude und jeder Baum geprüft. Außerdem wurde die Vorprüfung durch eine Gruppe zur Mobilität und zur technischen Infrastruktur sowie durch drei Gutachterbüros für Mobilität, Logistik und CO₂/Energie ergänzt. Die Prüfungsergebnisse konnten als erstes Eingang in die Expertenklausur Anfang September 2021 finden.

Gegenüberstellung Entwicklungsentwurf

Bei der näheren Betrachtung in der Vorprüfung wurden viele Gemeinsamkeiten der Entwürfe deutlich. Zum Beispiel: Beide Teams ordnen den Campus in ähnliche Cluster ein. Sie wählten mit dem "kleinen Campusring" die gleiche öffentliche Haupterschließung. Sie entwickelten beide eine zentrale Nord-Süd-Hauptachse und weitere Ost-Achsen mit Campuseingängen. Beide Teams sehen von einer Bebauung der Fläche Hühnerstein bis 2050 ab.

Dies hängt unmittelbar mit der Wahl des Verkehrskonzeptes, dem kleinen Campusring zusammen.

In den Details gibt es aber Unterschiede.

Wenn wir beim Erschließungskonzept bleiben, dann sind bei Team Astoc getrennte Fahrspuren entlang der Straßenbahntrasse dargestellt, während wir beim Team Höger keinerlei zusätzliche Fahrbahnen erkennen können. Team Höger bietet stattdessen eine nördliche Erschließungsstraße an, die Team Astoc bereits früher nach Süden führt. Die nördliche Erschließungsstraße bietet das Potential, den motorisierten Individualverkehr im Norden vom Ring zu verlagern.



Abbildung: Gegenüberstellung der Entwicklungsentwürfe

Straßenfluchten

Wenn wir weiter in das Detail gehen und uns den Straßenquerschnitt der vorgeschlagenen Norderschließung anschauen, dann sehen wir aus fachlicher Sicht Probleme. Sie sehen hier auf der Folie verschiedene Campus-Straßenquerschnitte beider Teams, links Astoc, rechts Höger, ganz oben ist der betreffende Straßenquerschnitt der Norderschließung dargestellt. Bei Team Höger haben wir eine Straßenfluchtbreite von Gebäudekante zu Gebäudekante von circa 12 m und einer beidseitigen Gebäudehöhe von circa 23 m. Dies entspricht einer Proportion von 1:2. Die Dimensionierung des Straßenraums entspricht in Bezug auf die städtebauliche Funktion als gebündelte Haupterschließung des Campus eher einer Nebenstraße. Es bleibt kein Platz für einen Fahrradweg. Der Querschnitt ist so gering, dass kaum Baumpflanzungen möglich werden. Fehlende Abbiegespuren führen zu Stau. Inuitutseingängen kann kaum angemessen Raum gegeben werden. Der vielversprechende Ansatz der Norderschließung, der uns auf dem Ring mehr Freiraumqualitäten ermöglicht, ist im Detail im Norden noch zu überarbeiten.

Bei beiden Teams finden wir durch Freilassung des Hühnersteins eine hohe städtebauliche Dichte mit überwiegend V bis VI Geschossen, vereinzelt bei Astoc bis XV Geschossen.

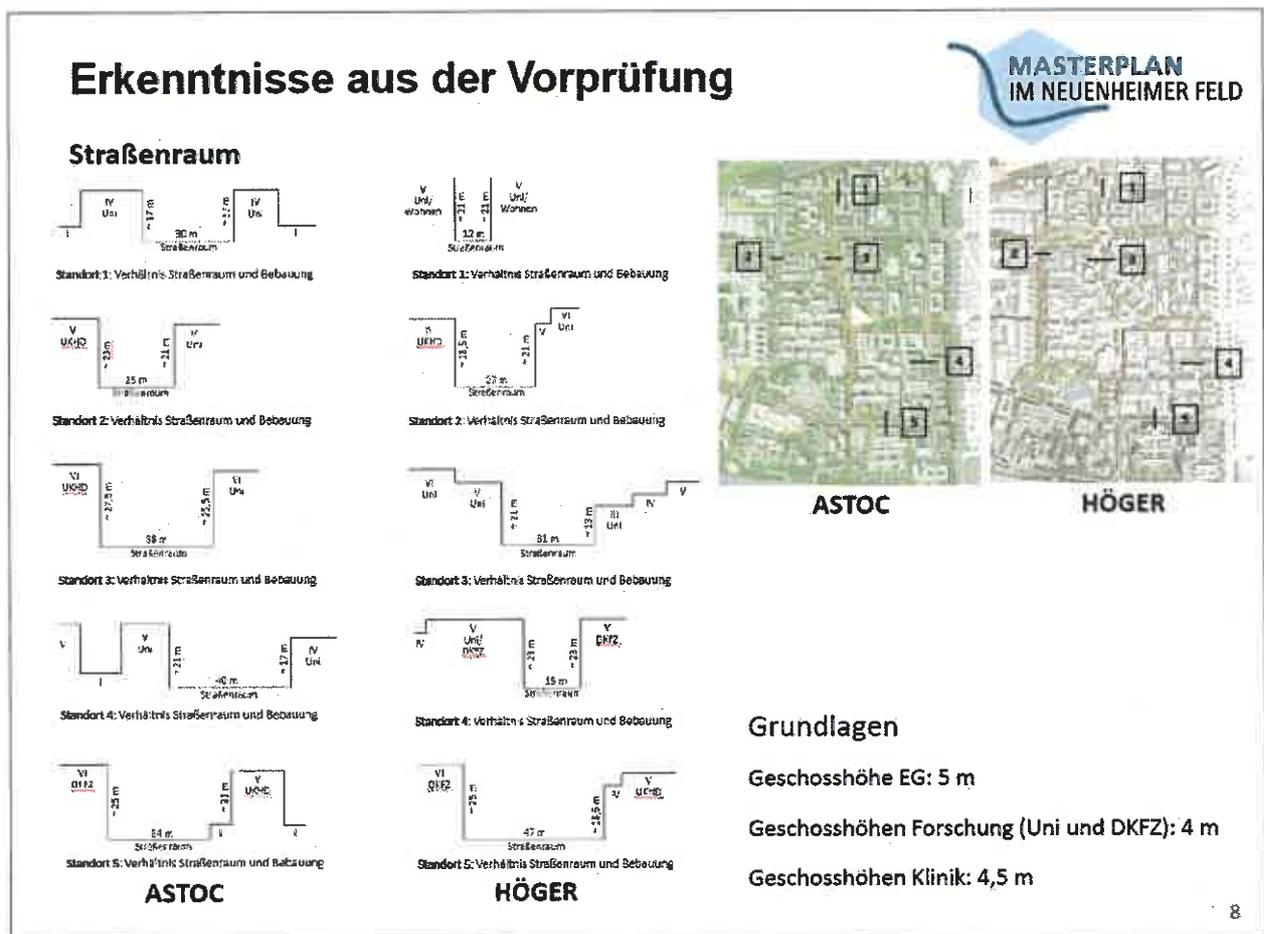


Abbildung: Straßenfluchten

Flächen

Beide Planungsteams haben Angaben zu den Flächenzuwächsen geliefert und nach Institutionen aufgeschlüsselt. Die geforderten Flächenzuwächse bis 2050 betragen rund 867.000 m². Diese setzen sich aus den Flächenbedarfen der wissenschaftlichen Einrichtungen auf dem Campus sowie den Flächenbedarfen der städtischen Einrichtungen Zoo und Technologiepark zusammen.

Die von den Teams in den Entwürfen genannten Flächen wurden im Rahmen der Vorprüfung detailliert gesichtet und mit den abgegebenen Planangaben verglichen. Dabei wurden einzelne Abweichungen festgestellt und im Sinne der Vergleichbarkeit korrigiert.

In den 867.000 m² Flächenzuwachs wurden den Teams jeweils ein Anteil von maximal 5 % unterirdischer, für Arbeitsstätten geeignete Flächen zugestanden. Dies sind circa 43.000 m².

Diese unterirdischen Flächen sollten natürlich zu belichtende und zu belüftende Bereiche sein, um den finanziellen, technischen und baulichen Aufwand zu genügen.

Tiefgaragen, unterirdische Ver- und Entsorgungsgänge, unterirdische Technikzentralen (wie zum Beispiel hallenfüllende Notstromaggregate) sind nicht Bestandteil der unterirdischen Flächenzuwächse. Die Flächen für Tiefgaragen und Parkdecks wurden separat ausgewiesen. Hier wird auch auf das detaillierte Flächenplakat aus der Vorprüfung verwiesen.

Das Team Astoc erfüllt mit rund 868.000 m² die geforderten Gesamtflächenzuwächse vollständig, das Team Höger unterschreitet die Vorgabe mit rund 809.000 m² deutlich. Dies liegt auch daran, dass bei Team Höger circa 15 % der Flächenzuwächse unterirdisch verortet sind. Team Astoc hingegen bietet die maximal erlaubten 5% Flächenzuwächse als unterirdische und arbeitsstättenkonforme Fläche an, sofern hier der noch ausstehende Nachweis der natürlichen Belichtung und Belüftung gelingt.

Zusätzliches Wohnen bietet vor allem das Team Höger an und bezifferte dies mit circa 31.000 m² oberirdisch, darüber hinaus soll ein nicht unerheblicher Anteil unterirdisch abgebildet werden. Wohingegen Team Astoc das zusätzliche campusaffine Wohnen hauptsächlich in der Broschüre erwähnt, zum Beispiel in Form von additiven Wohnformen auf Dächern (+13.200 m²) oder zusätzlicher 12-geschossiger Wohnbebauung am Neckar (+6.500m²).

Beim Abbruch ist festzustellen, dass beide Teams in Summe ungefähr gleich viel Gebäudefläche zurückbauen. Der Anteil der zurückgebauten Parkhäuser ist bei Team Höger jedoch deutlich größer. Ein Ersatz der wegfallenden Hochgaragen-Stellplätze allein nur in unterirdischen Tiefgaragen (wie Team Höger vorschlägt) würde eine erhebliche finanzielle Belastung für den Campus-Standort darstellen.

Die vorgeschlagenen Neuplanungen beider Teams sind – bis auf wenige Ausnahmen – unter der Hochhausgrenze. Hier weist Team Astoc deutlich mehr Flächen in Geschossen ab der sechsten Ebene nach als Team Höger.

Bei beiden Teams führt die durchgängig höhere Geschossigkeit im Neubau neben der starken baulichen Verdichtung zu hohen Fassadenflächen bei geringen Gebäudeabständen und dadurch zu unproportionierten Querschnitten in den Gebäudewischenräumen. Hierdurch leidet unserer Ansicht nach die Aufenthaltsqualität und Attraktivität.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass die Erfüllung der geforderten Flächenzuwächse nicht immer gelingt und aufgrund der hohen baulichen Verdichtung im Kerngebiet noch Fragen

offen bleiben bezüglich der Umsetzbarkeit, Flexibilität und Attraktivität zukünftiger baulicher Campusentwicklungen.

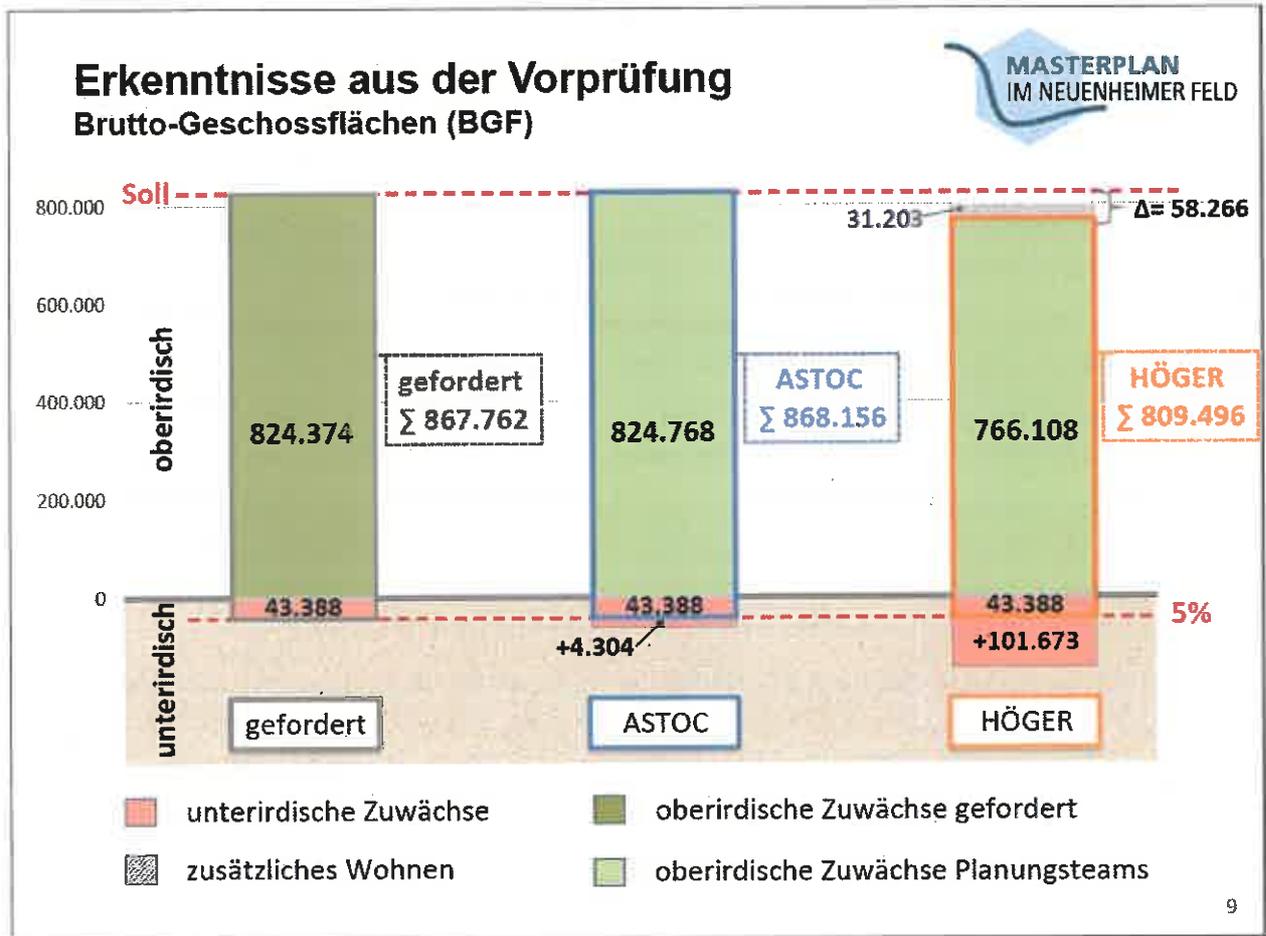


Abbildung: Bruttogeschoss-Flächen

Übersicht Bestand und Planung

Um die geforderte Bruttogeschoss-Fläche (BGF) unterzubringen hat sich Team Höger zum Teil mit Nutzungen in den UG beholfen.

Der Ansatz von Team Astoc, die Chemischen Institute - der einzig schrägliegende Baukörper im Campus - zu ersetzen ist einerseits nachvollziehbar, da damit drei Mal so viel BGF geschaffen werden kann. Andererseits ist bis 2030 das Institut komplett saniert und damit ein Abriss und Neubau bis 2050 unrealistisch.

Durch die Verlagerung des Sportstadions in den Norden schafft das Team einerseits Raum für eine Klinikerverweiterung im gewünschten großmaßstäblichen Maßstab. Andererseits werden dadurch Entwicklungspotentiale des Sportcampus genommen und Außensportflächen reduziert. Gleichzeitig entspricht die Klinikerverweiterung so weit in den Norden nicht den Ansprüchen des Klinikums, die eine unmittelbare Nähe an den Klinikring zur Aufrechterhaltung der unterirdischen Versorgung bevorzugen und keinen Konflikt mit dem Sport suchen, von dem sie dann im Norden umringt wäre.

Bei beiden Teams ist die Klinikentwicklung noch nicht gut gelöst, wenn man die Nähe zum Klinikring und die Notwendigkeit von großmaßstäblichen Kubaturen zu Grunde legt. Insbesondere

betrifft dies auch die kleinteilige Klinikbebauung im Entwurf von Team Höger und der dort vorgesehene Abriss der Nierenklinik.

Bei der Verkehrssimulation, die unser externes Gutachterbüro IVAS übernommen hat, ergeben sich bei beiden Konzepten sehr ähnliche Resultate, was im gleichen grundlegenden Verkehrskonzept begründet liegt. Plakate mit den Detailverkehrszahlen sind online auf der Projektwebseite zu finden. Kleinere Unterschiede zum Beispiel in Bezug auf den Personenfahrten je Werktag zugunsten des Umweltverbunds - also öffentlicher Personen-, Rad- und Fußverkehr - ergeben sich bezogen auf den Campus bei Team Högers Konzept durch mehr Wohnende im Gebiet, die neue Neckarquerung für Fuß- und Radverkehr sowie durch Neuordnung von Linienverläufen mit Konsequenzen auch außerhalb des Campus. Bei beiden Konzepten werden nicht nur öffentliche Verkehrsinfrastruktur-Investitionen im Campus selbst notwendig, sondern auch im Weiteren lokalen und regionalen Verkehrsnetz.

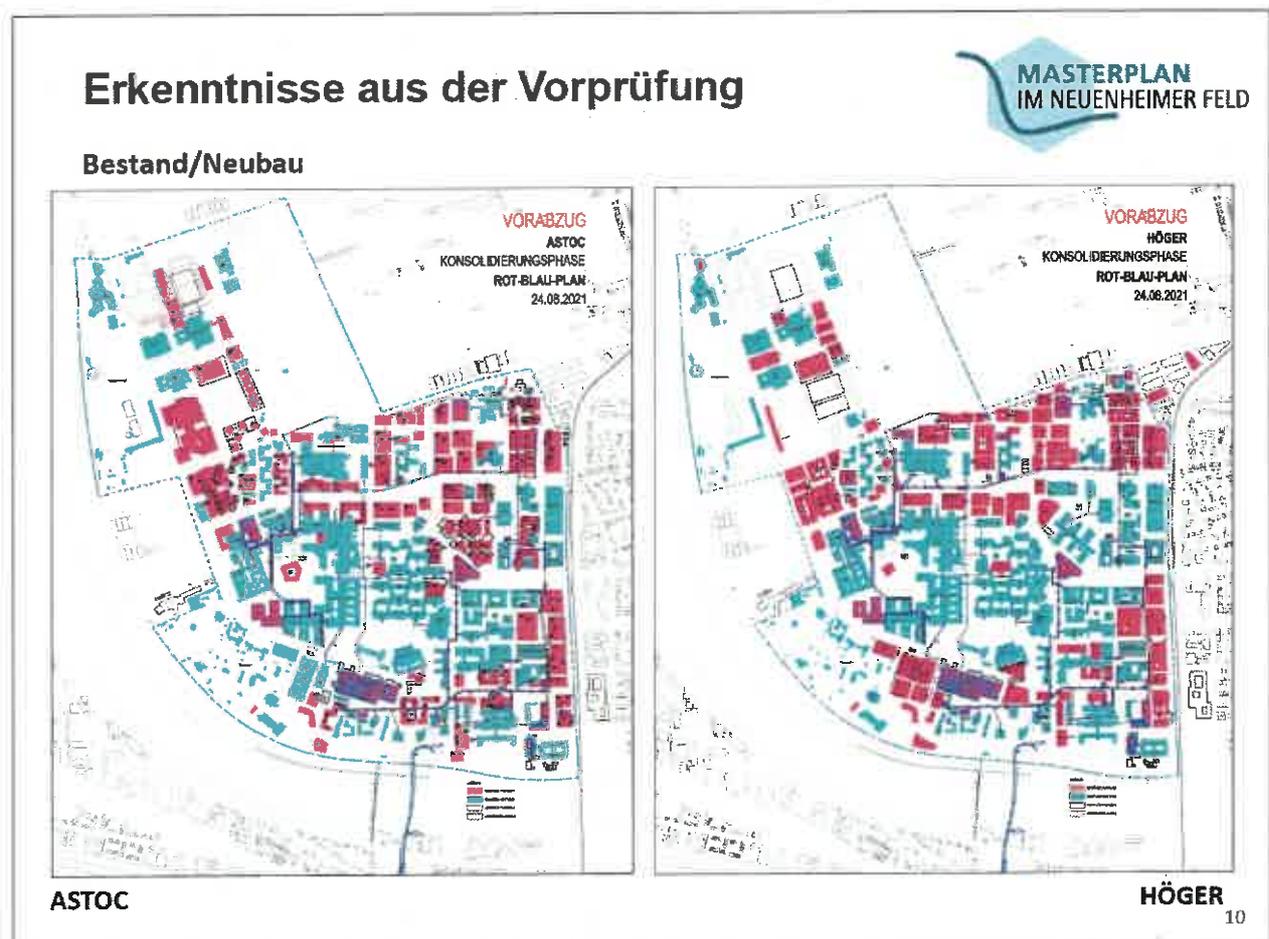


Abbildung: Bestand und Planung

Freiraumauswertung

Nachdem die Quartiere relativ stark verdichtet wurden, ist dem verbleibenden Freiraum eine umso höhere Bedeutung beizumessen. Es zeigt sich bei den Konzepten eine klare und sehr ähnliche Grundstruktur mit Passagen und Übergängen zu den übergeordneten Freiräumen.

Die Vorprüfung hat im Detail festgestellt, dass einige Freiräume, zum Beispiel Außenspielflächen die zu geplanten Kindergärten gehören, fehlen.

Bei der quantitativen Auswertung in Bezug auf das Thema Freiraum zeigen sich Unterschiede in beiden Konzepten. Zum einen fällt auf, dass die Versiegelung bei Team Höger im Vergleich höher ist als bei Team Astoc. Dies liegt größtenteils in der genaueren Ausarbeitung des Freiraum- u. Wegesystems von Team Höger. Das Team sieht für viele Bereiche, zum Beispiel für den Hühnerstein Wege und Plätze vor, die Team Astoc nicht aufzeigt. Wir haben bei unserer Berechnungs-Methode alle Wege den versiegelten Flächen zugeordnet.

Zum anderen ist auffällig, dass Team Astoc einen höheren Anteil an Bäumen hat, was darin begründet liegt, dass einerseits Gebäude zu eng in den Baumbestand platziert wurden und andererseits eine enorme Anzahl an Neupflanzungen vorgenommen wurde. Diese schränken teilweise die Nutzbarkeit des Campus und Blickbeziehungen ein.

Die 60m Freihalte-Zone am Ufer wurde von beiden Teams wie gefordert von Bebauung freigelassen, das Biodiversitätszentrum gehörte zu den zugelassenen Ausnahmen.

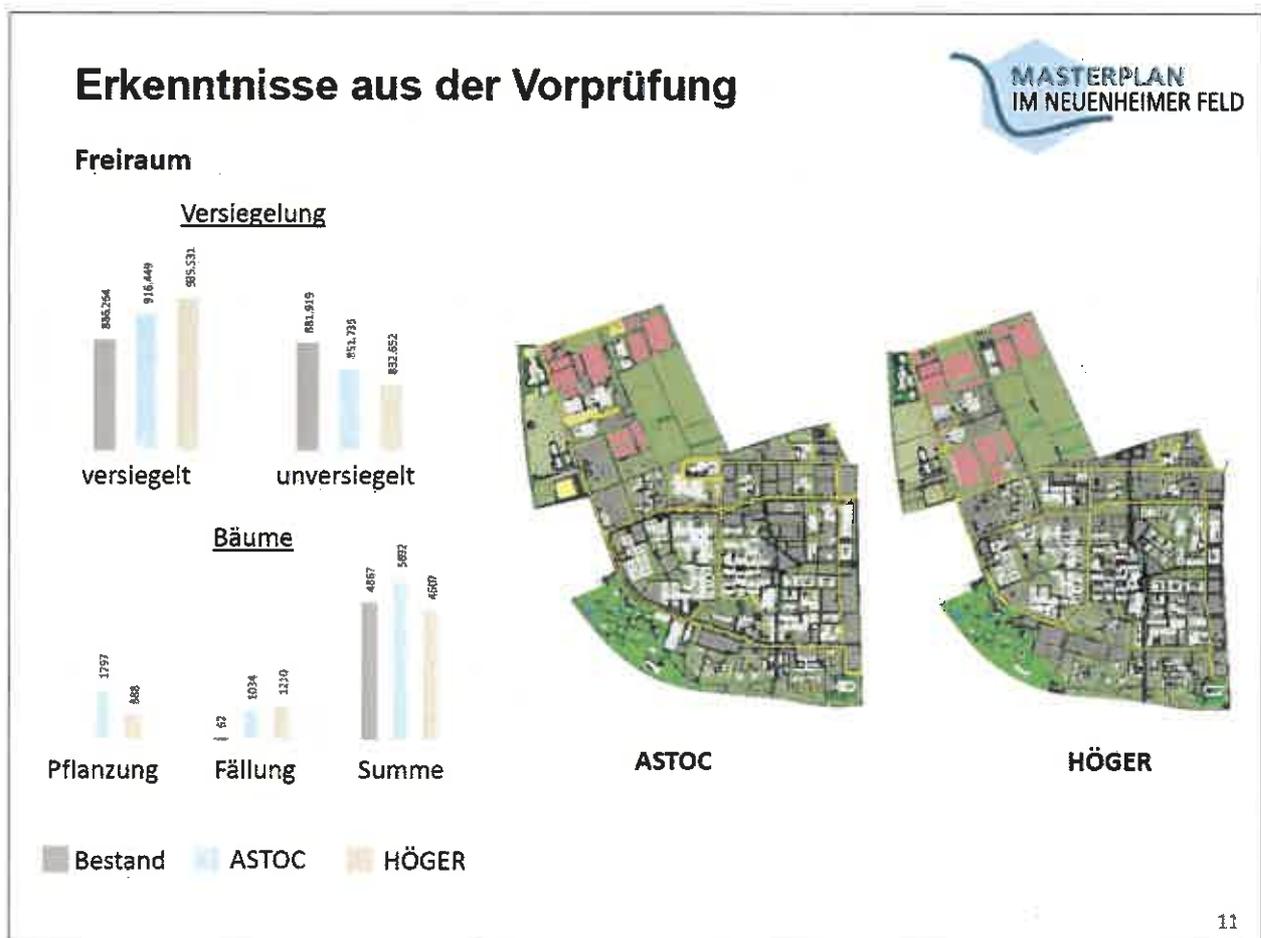


Abbildung: Freiraumauswertung

Technische Infrastruktur

Für den Bereich der energetischen Infrastruktur – welcher zusammen mit dem Fraunhofer Institut für Bauphysik geprüft worden ist - haben beide Teams aufgezeigt, dass eine deutliche Treibhausgasreduktion selbst bei der geplanten Nachverdichtung des Campus gegenüber heute möglich ist.

Zwar kann keines der Teams eine 100%ige Klimaneutralität für das Gebiet im Jahr 2050 nachweisen, dies ist allerdings für einen solch hochverdichteten Forschungs- und Medizincampus im städtischen Kontext extrem herausfordernd.

Alles in allem reduziert das Team Astoc den örtlichen Treibhausgasausstoß der Gebäude um circa 73%, das Team Höger reduziert um circa 85% im Vergleich zum Jahr 2017.

Das Team Astoc setzt im hohen Maße auf die Erhaltung und Nutzung bisheriger Infrastrukturnetze, Team Astoc gestaltet das Infrastrukturnetz weitgehend um. Dabei setzt Team Höger auf eine vollständige Elektrifizierung der Wärme und Kälteversorgung, das Team Astoc strebt einen Mix aus Strom und Biomethan an.

Wesentlicher Unterscheid der Arbeiten ist, dass Team Höger mehr Neubauten als Team Astoc erstellt. Team Astoc saniert dagegen mehr Bestandsflächen als Team Höger. Dies führt zu einem leicht erhöhten Wärme-, Kälte- und Strombedarf für das Konzept des Teams Höger.

Die von den Teams erarbeiteten Energiekonzepte beinhalten hoch innovative Komponenten wie zum Beispiel das Anergienetz oder die Flusswasserwärmepumpe, was aber bei beiden noch ausstehende Klärungsbedarfe zur Genehmigungsfähigkeit verursacht.

Dazu kommen offene Fragen zum Beispiel zu Platzbedarfen von neuen Wärmenetzleitungen und dem perspektivischen Betrieb von biogasversorgten Wärmeerzeugern.

Da bei Team Astoc trotz bestmöglicher Ausnutzung aller erneuerbarer Energiepotentiale auf dem Campus eine örtliche/räumliche Sicherstellung der Klimaneutralität bis 2050 nicht gelingt, wurde eine erforderliche Kompensationsstrategie entwickelt, die auf eine standortausgelagerte PV und Biogaserzeugung setzt. Für verbleibende nicht vermeidbare Treibhausgas-Emissionen in der Gebäudekonstruktion und im Gebäudebetrieb werden Carbon-Credits und Kompensationsmaßnahmen empfohlen. Dieser Weg erscheint nachvollziehbar und erlaubt heute noch nicht erkennbare etwaige Anpassungen die im Laufe der nächsten Jahre technologisch und wirtschaftlich (zum Beispiel Wasserstoffnutzung) ermöglicht werden in den Entwicklungspfad zu integrieren.

Auf Nachfrage der Gutachter vom Fraunhofer Institut wurde vom Planungsteam Astoc eine Kenngröße von zusätzlich 4 km Trasse im orangenen Versorgungsbereich übermittelt. Ebenfalls auf Nachfrage wurde der Flächenbedarf für die Heizzentrale am Neckar (Wasser/Wasser-Wärmepumpe in der orangenen Zone) mit 1.000 m² BGF (500 m² auf zwei Stockwerken) spezifiziert. Weitere Platzbedarfe im Bereich der Energieversorgung wurden nicht konkretisiert. Es fehlen somit Angaben zu den Platzbedarfen der dezentral aufgestellten Wärme- und Kälteerzeugungsanlagen und der dazugehörigen Nebenkomponten, die in den individuellen Gebäudeplanungen zu berücksichtigen sind.

Aufgrund des geplanten hohen Anteils von weiter genutzten Bestandsnetzanteilen, ist im Entwicklungsentwurf von Astoc eine Neuorganisation der energetischen Infrastruktur nur in überschaubarem Ausmaß erforderlich.

Ebenfalls wird vom Team Höger festgestellt, dass trotz bestmöglicher Ausnutzung aller erneuerbarer Energiepotentiale auf dem Campus eine örtliche/räumliche Sicherstellung der vollständigen Klimaneutralität bis 2050 nicht gelingt. Leider wurde aber keine Kompensationsstrategie entwickelt, die als Alternative verfolgt werden könnte.

Die Transformation von zentraler zur clusterorientierten Energieerzeugung und -versorgung auf dem Campus findet Schritt für Schritt über einen längeren Zeitraum gestreckt statt. Dies erfordert die Vorhaltung von Leitungsführungen für beide Systemvarianten (zentral und clusterorientiert) bis zur Umsetzung aller Maßnahmen (Sanierungen und Neubau) zumindest für die jeweiligen vorgesehenen 9 Versorgungscluster. Durch die clusterbezogene Energieerzeugung werden insgesamt höhere Raumbedarfe verursacht als bei einer zentralen Wärmeversorgung,

Der erforderliche zusätzliche Platzbedarf für die Integration der Clusternetze und des Energienetzes wurde vom Team Höger nicht ausgewiesen. Kapazitäten hierfür sind in den vorhandenen Infrastrukturkanälen über weite Strecken voraussichtlich auch nicht vorhanden.

Der erforderliche zusätzliche Platzbedarf für die Integration der Clusternetze und des Energienetzes in die Versorgungsgänge wurde zwar zeichnerisch nachgereicht, aber nur für eine DN 600-Leitung dargestellt. Es zeigt sich bereits in dieser idealisierten Zeichnung die knappen Platzverhältnisse, weshalb bezweifelt werden darf, dass große Trassenlängen des Energienetzes in den vorhandenen Infrastrukturkanälen Platz finden.

Zusammenfassend kann man sagen, dass für die weitere Planung noch Optimierungsbedarf gesehen wird, die Umsetzbarkeit ist darüber hinaus in manchen wichtigen Bereichen noch klärungsbedürftig und beide Entwicklungsentwürfe erfüllen die Vorgaben an die örtliche Sicherstellung der Klimaneutralität in 2050 derzeit noch nicht.

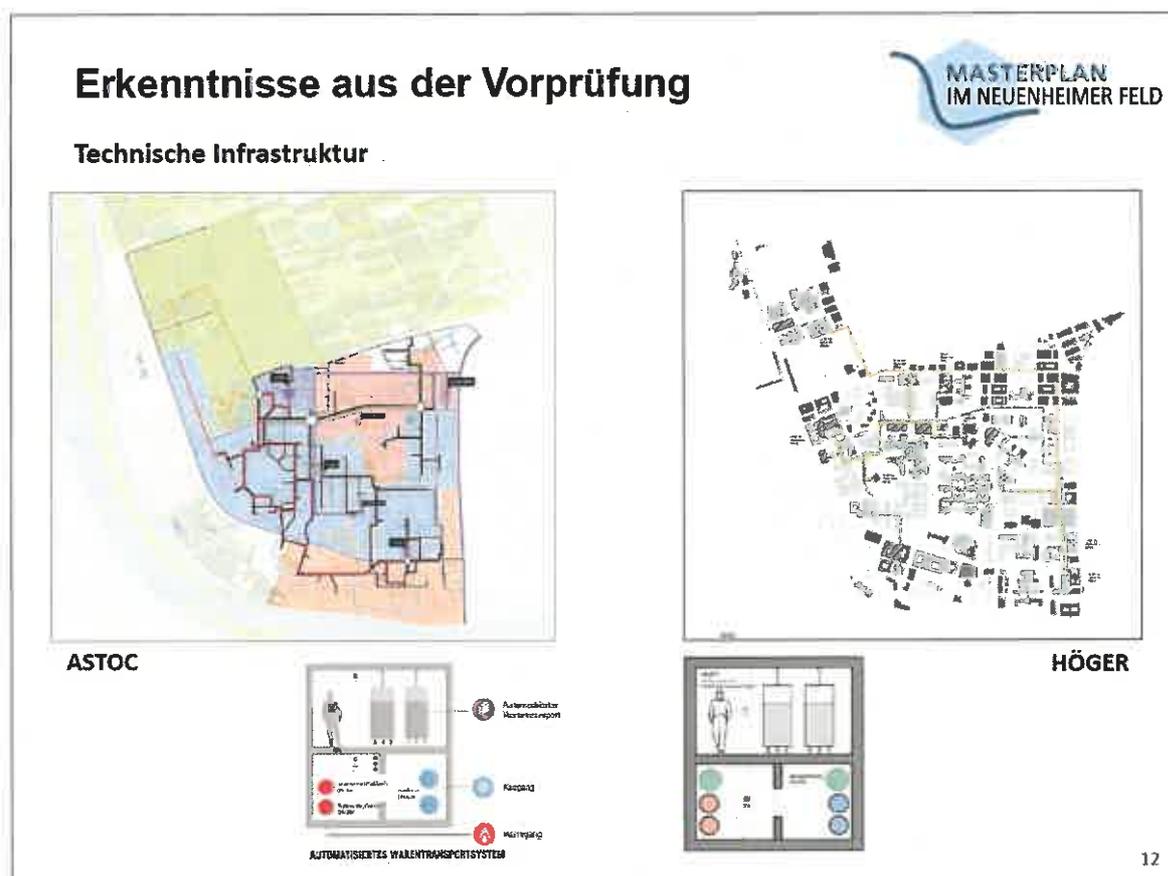


Abbildung: Technische Infrastruktur

Logistik

Neben der baulichen und der technischen Weiterentwicklung der Flächen auf dem Universitäts-campus sollte in den Entwicklungsentwürfen auch die Betrachtung der Waren- und Güterlogistik mit einfließen.

Hierfür hat die Vorprüfung zusammen mit einem externen Logistikberater von Scherr+Klimke die Entwürfe detailliert betrachtet.

Für die Logistik ist beim Team Astoc festzustellen, dass die Anforderungen für zentral und dezentral organisierte Nutzer schlüssig und ausreichend detailliert dargestellt wurden.

Ein erheblicher Verkehrsanteil wird durch einen zentralen Logistik-Hub an der Berliner Straße abgefangen und mittels unterirdischer Anbindung in den Campus weitergeleitet.

Der Entwurf bietet erkennbare Logistik-Innovationen, wie zum Beispiel mobile Robotersysteme oder Drohnentransporte.

Beim Team Höger stellen der Einsatz von Cargo-Bikes, Drohnen und höhere Automatisierung im neuen im Norden des Campus gelegen Logistikzentrum den innovativen Anteil des Logistikkonzeptes dar. Auch hier scheinen die Anforderungen für zentral organisierte Nutzer berücksichtigt, sie werden allerdings bei den dezentral organisierten Nutzern nur oberflächlich gelöst.

Nach unserer Einschätzung bedarf es einer weiteren Ausplanung der vorhandenen Ansätze sowie weitergehender Ausgestaltung in Bezug auf Dimensionierungen oder Trennung der Personen- und Güterverkehre, um eine effiziente, schlanke und ineinandergreifende Logistik entstehen zu lassen.

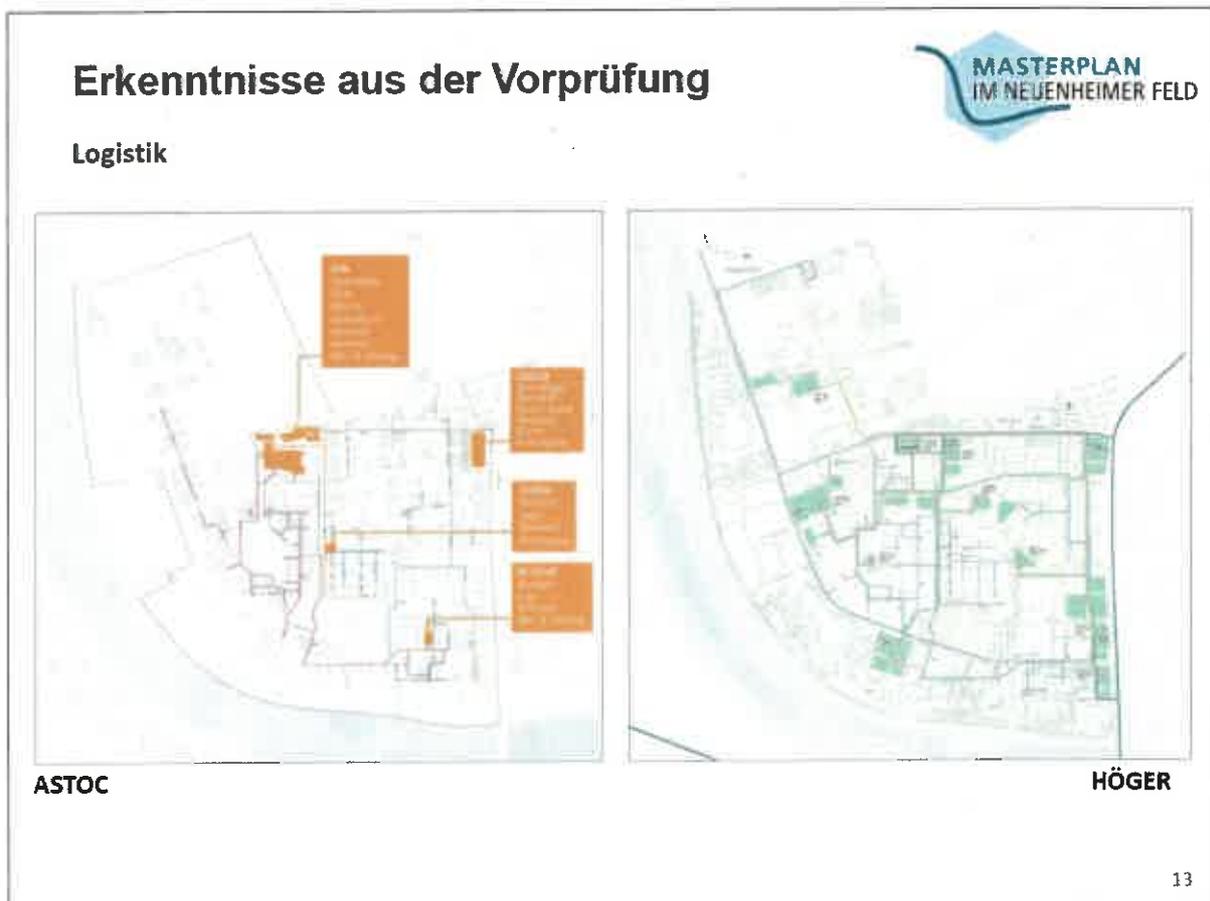


Abbildung: Logistik

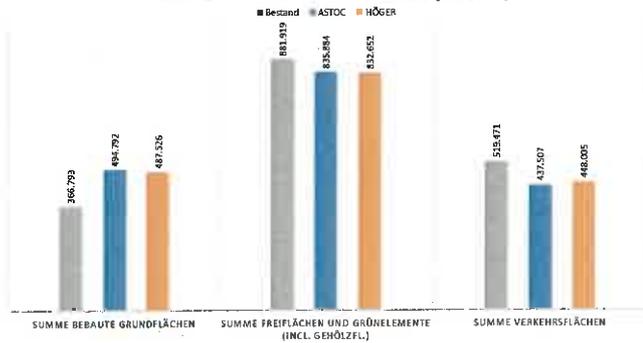
VORABZUG
ASTOC / HÖGER
KONSOLIDIERUNGSPHASE
ÜBERLAGERUNG
24.08.2021



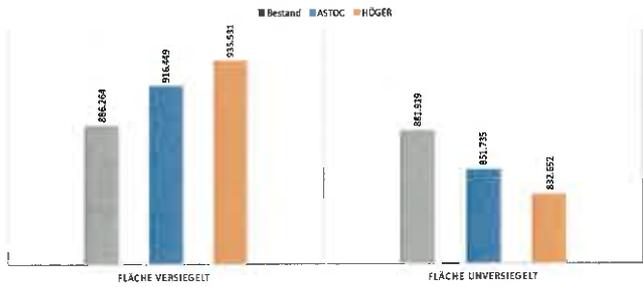
- LEGENDE
- GERÄUDE BESTAND
 - GERÄUDE PLANUNG ASTOC
 - GERÄUDE PLANUNG HÖGER
 - GERÄUDE PLANUNG ASTOC U. HÖGER ÜBERLAGERUNG
 - GERÄUDE ABRUCH
 - PLANFERTIGGESTELLTE TRASSE



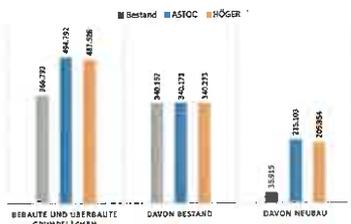
GESAMTE FLÄCHENBILANZ (IN M²)



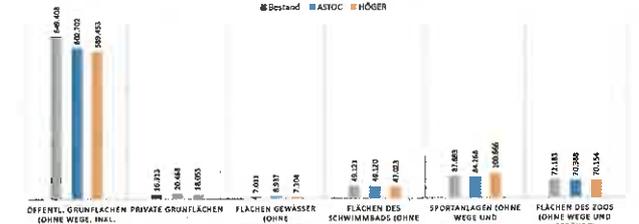
VERSIEGELUNG (IN M²)



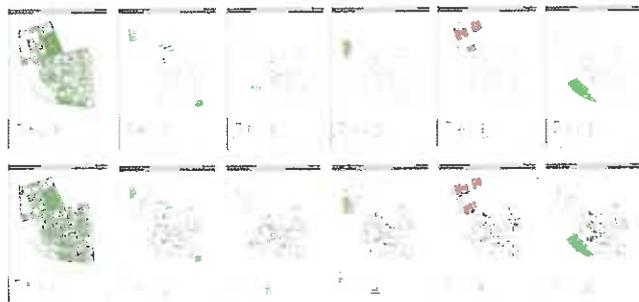
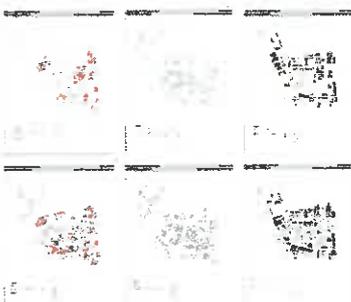
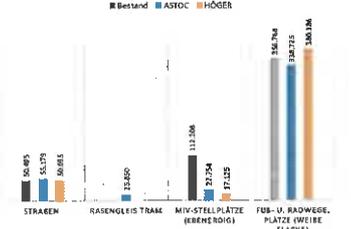
BEBAUTE GRUNDFLÄCHEN (IN M²)



FREIFLÄCHEN UND GRÜNELEMENTE (IN M²)



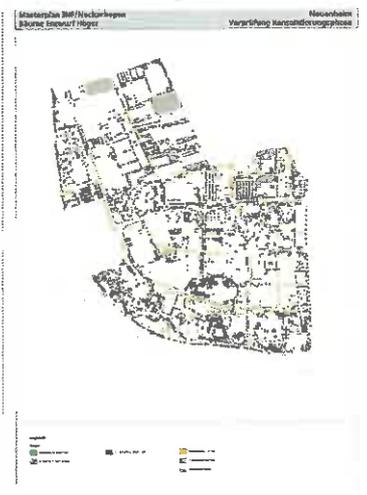
VERKEHRSFLÄCHEN (IN M²)



GEHÖLZFLÄCHEN (IN M²)



BÄUME

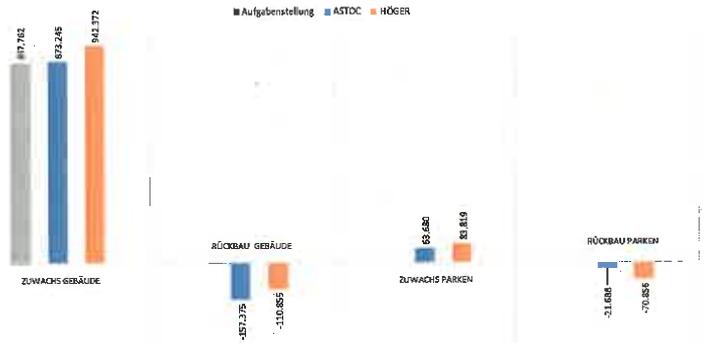


VORABZUG VORPRÜFUNG (Stand 31.08.2021)

Flächenzuwachs (BGF) im Betrachtungsraum (Neubau ohne Tiefgaragen)*

Objekt	Aufgabenstellung	Planung des Teams	davon in EG/OG	davon in UG
UNI	+ 368.000 m ²	+ 333.200 m ²	+ 333.200 m ²	0 m ²
UKL	+ 254.000 m ²	+ 238.800 m ²	+ 238.800 m ²	0 m ²
DKFZ	+ 337.800 m ²	+ 317.000 m ²	+ 317.000 m ²	0 m ²
E.ON	+ 13.800 m ²	+ 12.627 m ²	+ 12.627 m ²	0 m ²
NIERE	+ 4.200 m ²	+ 3.900 m ²	+ 3.900 m ²	0 m ²
PH	+ 7.500 m ²	+ 7.263 m ²	+ 7.263 m ²	0 m ²
MPI MF	+ 18.800 m ²	+ 17.700 m ²	+ 17.700 m ²	0 m ²
MPI FV	+ 5.476 m ²	+ 5.438 m ²	+ 5.438 m ²	0 m ²
StuWerk	+ 19.852 m ²	+ 18.852 m ²	+ 18.852 m ²	0 m ²
ÖGYSR	+ 6.430 m ²	+ 6.430 m ²	+ 6.430 m ²	0 m ²
GÄHÄU	+ 0 m ²	+ 0 m ²	+ 0 m ²	0 m ²
Summe	837.452 m²	797.311 m²	797.311 m²	0 m²

ZUWACHS/RÜCKBAU ASTOC/HÖGER (IN M² BGF)



Flächenzuwachs (BGF) im Betrachtungsraum (Stellplätze/Anlagen ohne Bestand)*

Objekt	Aufgabenstellung	Planung des Teams	davon in EG/OG	davon in UG
TP	+ 15.800 m ²	+ 15.800 m ²	+ 15.800 m ²	0 m ²
ZOO	+ 5.500 m ²	+ 5.500 m ²	+ 5.500 m ²	0 m ²
Summe	21.300 m²	21.300 m²	21.300 m²	0 m²

ZUWACHS ASTOC/HÖGER (IN M² BGF)



RÜCKBAU ASTOC/HÖGER (IN M² BGF)



Flächenrückbau (BGF) im Betrachtungsraum (Stellplätze/Anlagen ohne Bestand)*

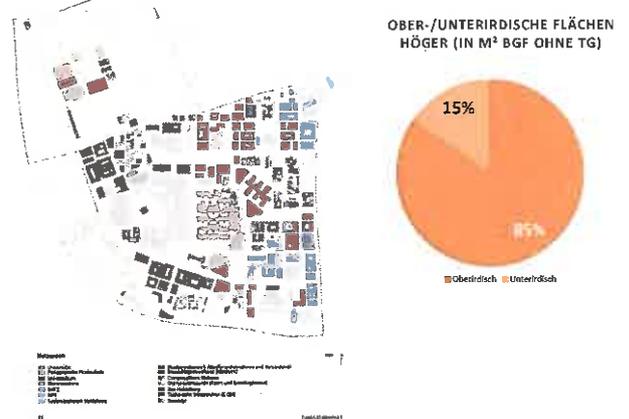
Objekt	Aufgabenstellung	Planung des Teams	davon in EG/OG	davon in UG
Stellplätze / Tiefgaragen	+ 83.810 m ²	+ 83.810 m ²	+ 83.810 m ²	0 m ²
Stellplätze / Springler	+ 0 m ²	+ 0 m ²	+ 0 m ²	0 m ²
Summe	83.810 m²	83.810 m²	83.810 m²	0 m²

* Alle Flächenangaben beziehen sich auf Flächen innerhalb des Betrachtungsraumes (Metropolhof/Neckarbogen). Oberirdische Flächen sind in Blau gekennzeichnet und unterirdische Flächen in Orange. Flächen außerhalb des Betrachtungsraumes sind in Grau gekennzeichnet und demnach nicht in der Flächenbilanz enthalten.

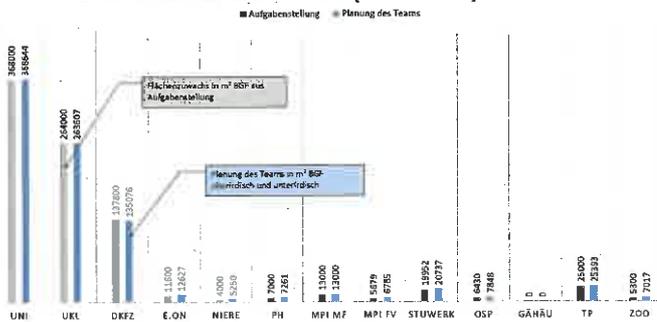
FLÄCHENBILANZ ASTOC



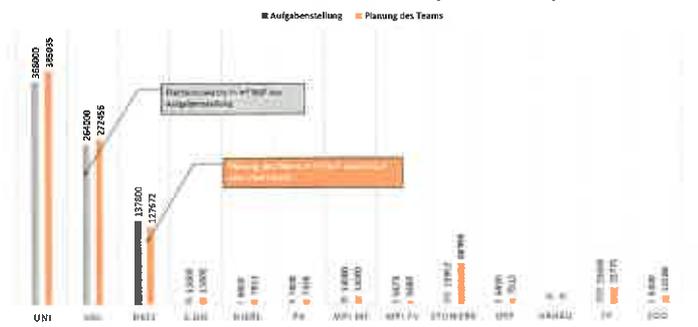
FLÄCHENBILANZ HÖGER



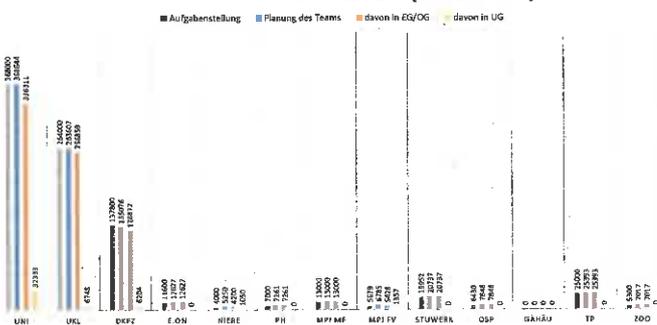
FLÄCHENZUWACHS ASTOC (IN M² BGF)



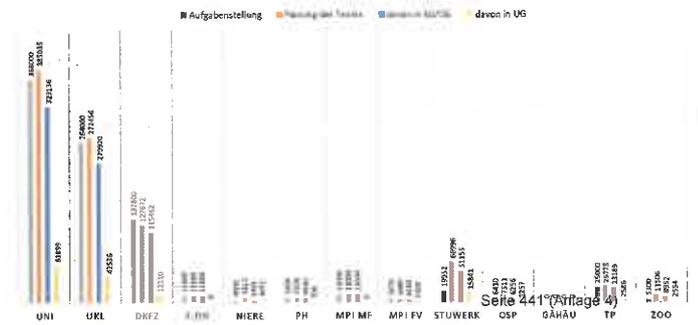
FLÄCHENZUWACHS HÖGER (IN M² BGF)



FLÄCHENZUWACHS ASTOC (IN M² BGF)



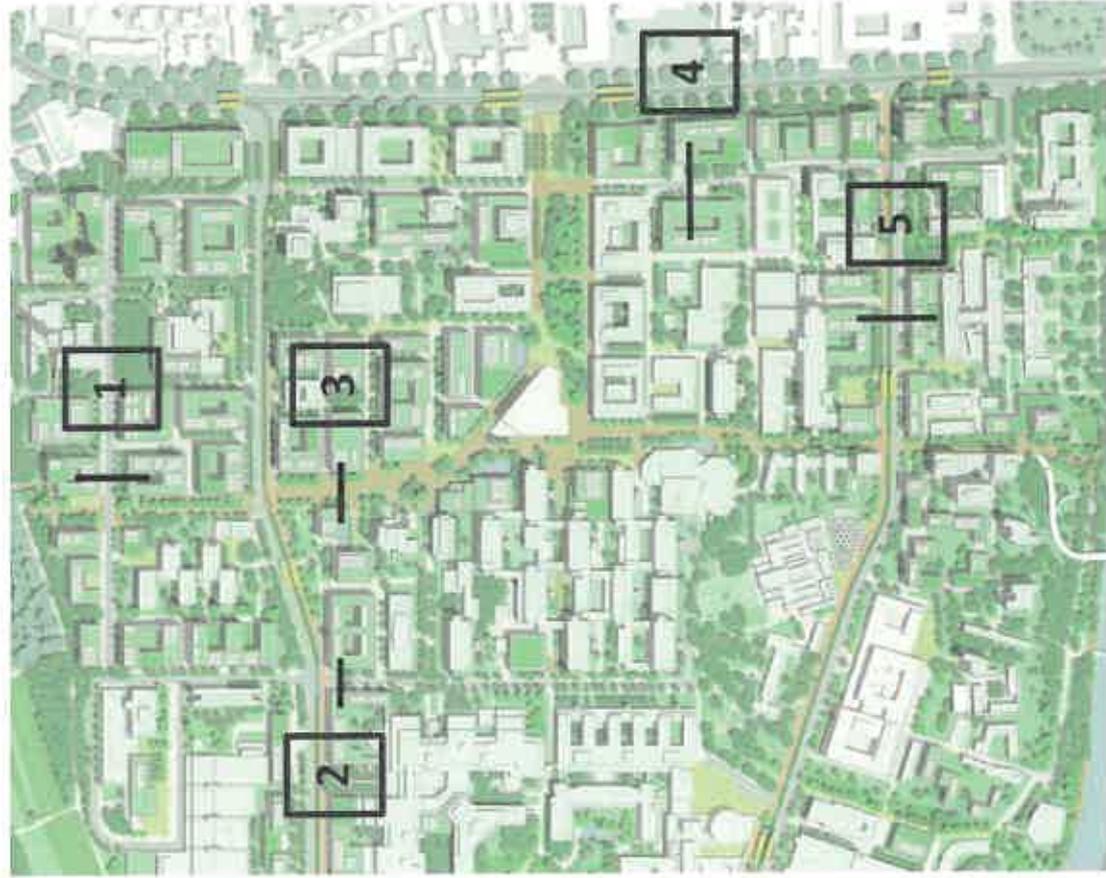
FLÄCHENZUWACHS HÖGER (IN M² BGF)



Masterplan INF/Neckarbogen

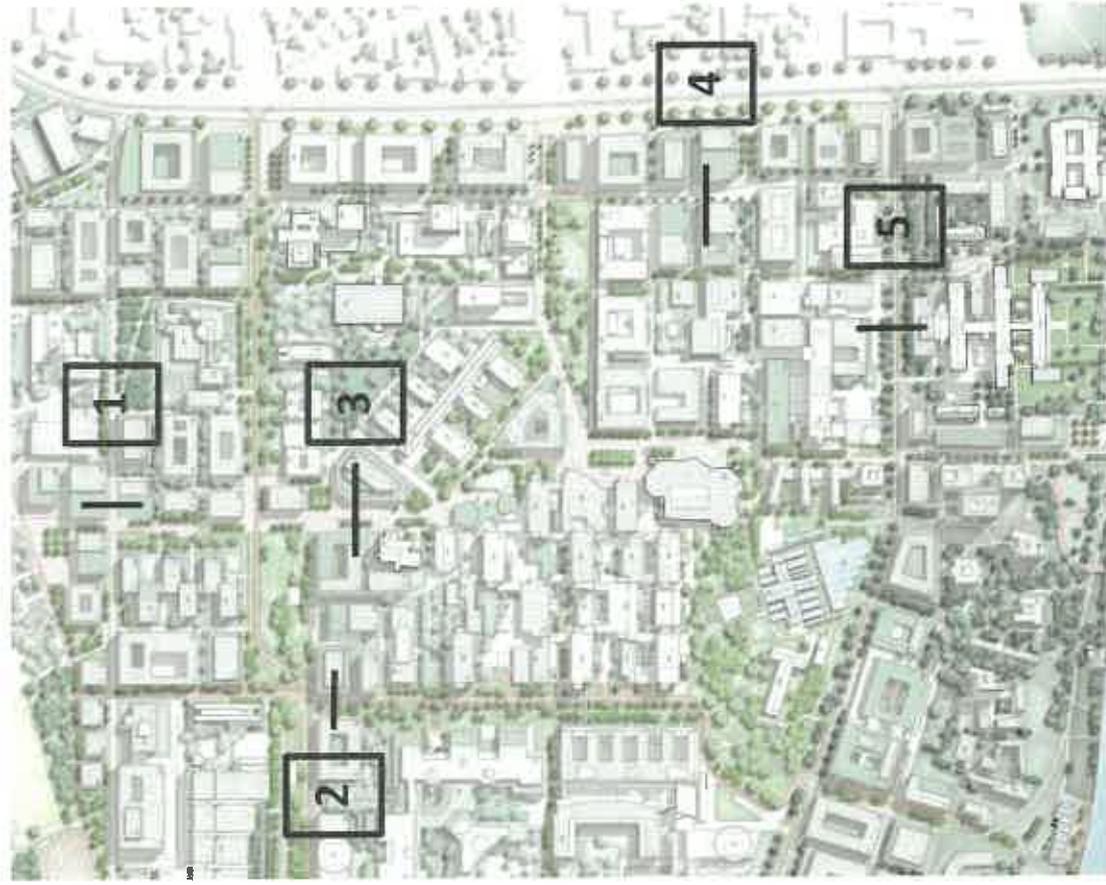
Straßenquerschnitte Verhältnis der Straßenräume zu den Gebäuden

Verortung Schnitte



ASTOC

Vorprüfung Konsolidierungsphase



Höger

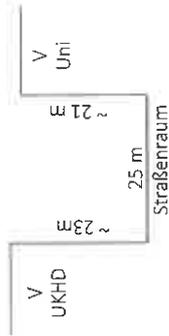
**Masterplan INF/Neckarbogen
Straßenquerschnitte Verhältnis der Straßenräume zu den Gebäuden**



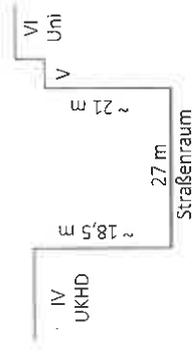
Standort 1: Verhältnis Straßenraum und Bebauung



Standort 1: Verhältnis Straßenraum und Bebauung



Standort 2: Verhältnis Straßenraum und Bebauung



Standort 2: Verhältnis Straßenraum und Bebauung



Standort 3: Verhältnis Straßenraum und Bebauung



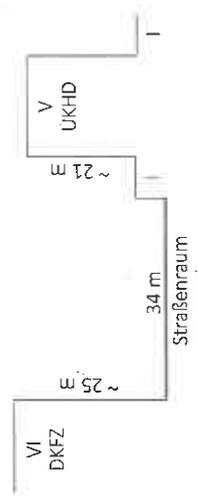
Standort 3: Verhältnis Straßenraum und Bebauung



Standort 4: Verhältnis Straßenraum und Bebauung



Standort 4: Verhältnis Straßenraum und Bebauung



Standort 5: Verhältnis Straßenraum und Bebauung



Standort 5: Verhältnis Straßenraum und Bebauung

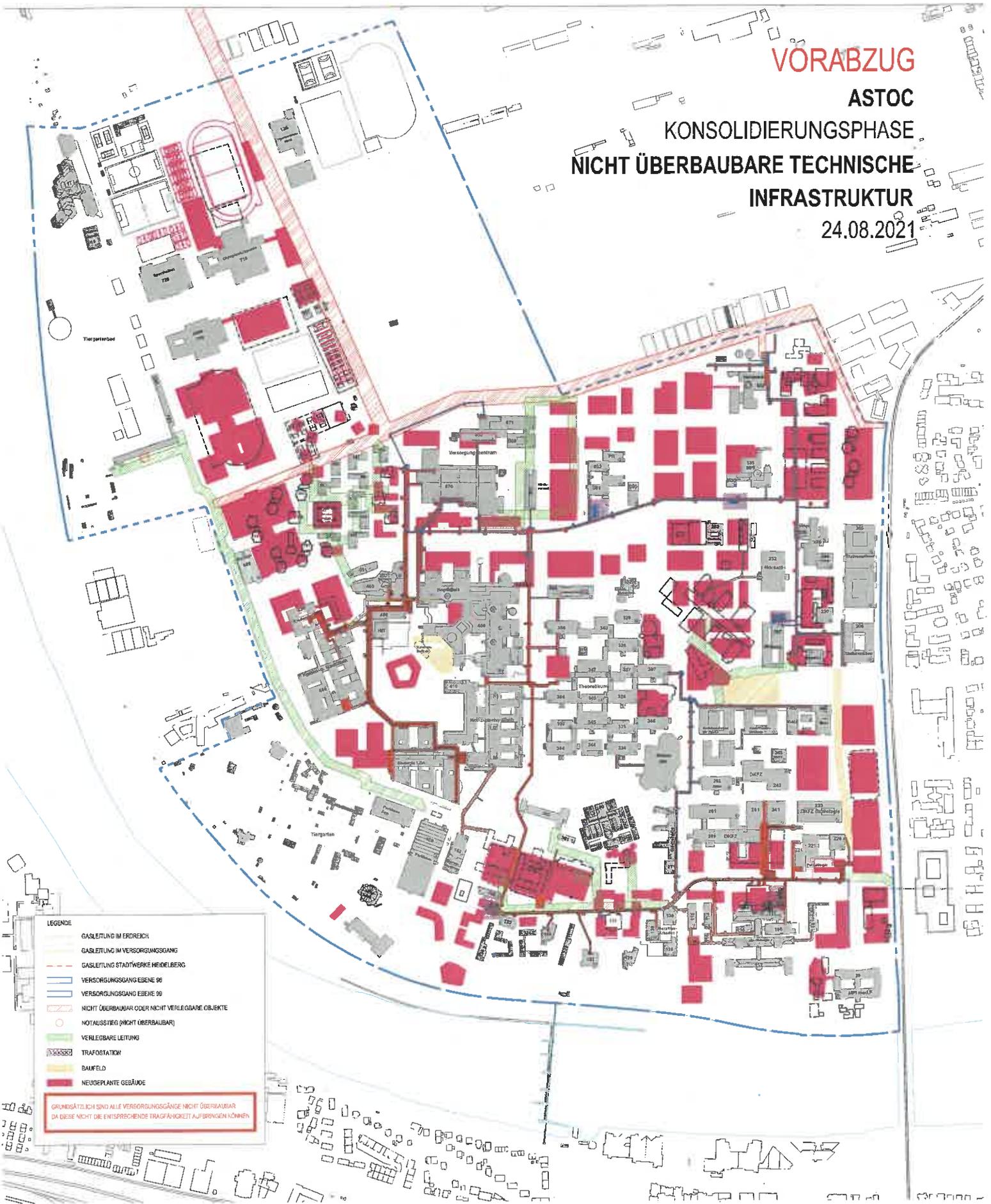
Grundlagen

Geschosshöhe EG: 5 m

Geschosshöhen Forschung (Uni und DKFZ): 4 m

Geschosshöhen Klinik: 4,5 m

VORABZUG
ASTOC
KONSOLIDIERUNGSPHASE
NICHT ÜBERBAUBARE TECHNISCHE
INFRASTRUKTUR
 24.08.2021



LEGENDE

- GASLEITUNG IM ERDREICH
- GASLEITUNG IM VERSORNGSGANG
- - - GASLEITUNG STADTWERKE HEIDELBERG
- VERSORNGSGANG EBENE 01
- VERSORNGSGANG EBENE 00
- / / / NICHT ÜBERBAUBAR ODER NICHT VERLEGBARE OBJEKTE
- NOTAUSSTIEG (NICHT ÜBERBAUBAR)
- VERLEGBARE LEITUNG
- TRAFOSTATION
- BAUFELD
- NEUGEPLANTE GEBÄUDE

GRUNDSÄTZLICH SIND ALLE VERSORNGSGÄNGE NICHT ÜBERBAUBAR
 DA DIESE NICHT DIE ENTSPRECHENDE TRAGFAHIGKEIT AUFBRINGEN KÖNNEN

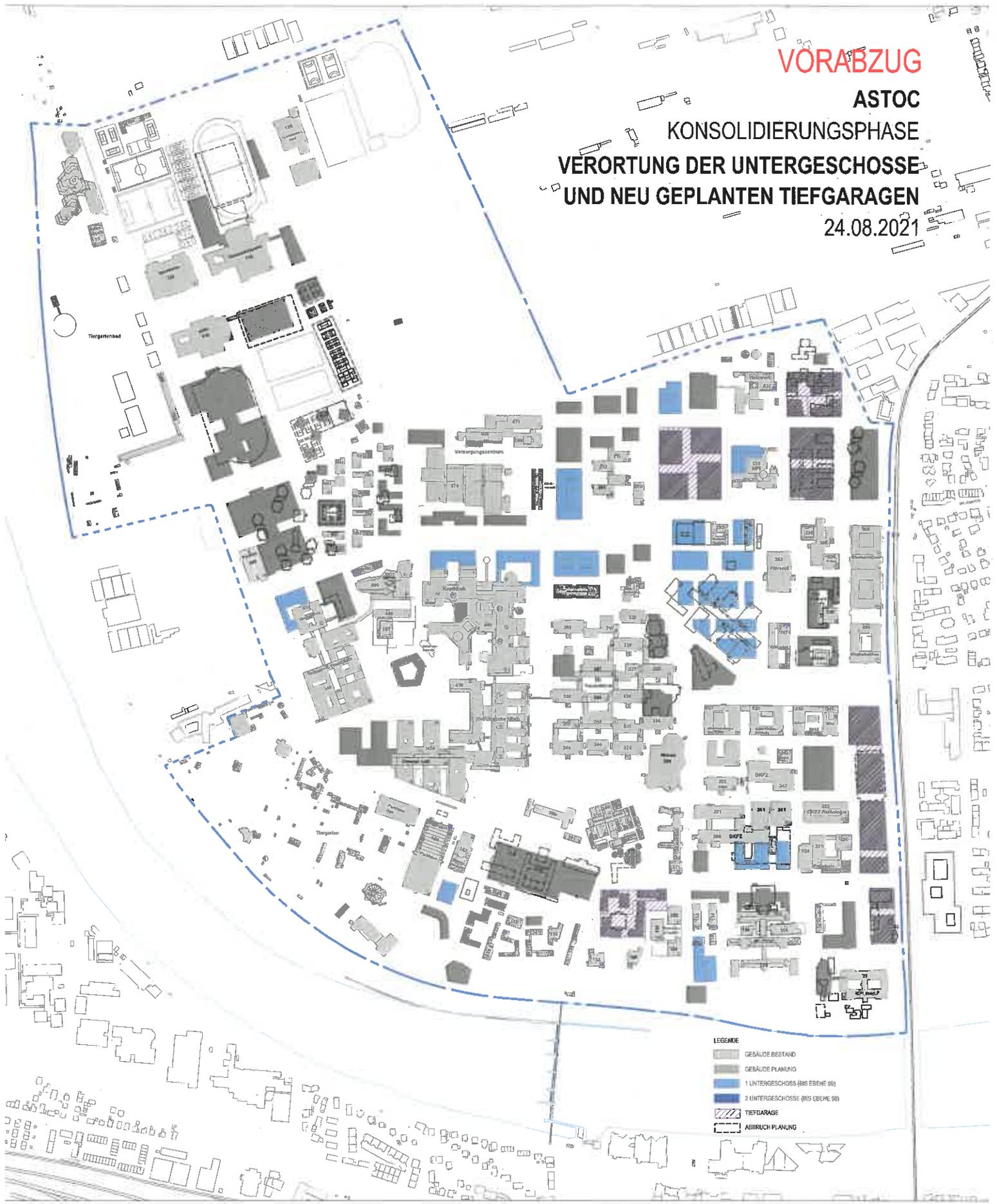
VORABZUG

ASTOC

KONSOLIDIERUNGSPHASE

**VERORTUNG DER UNTERGESCHOSSE
UND NEU GEPLANTEN TIEFGARAGEN**

24.08.2021



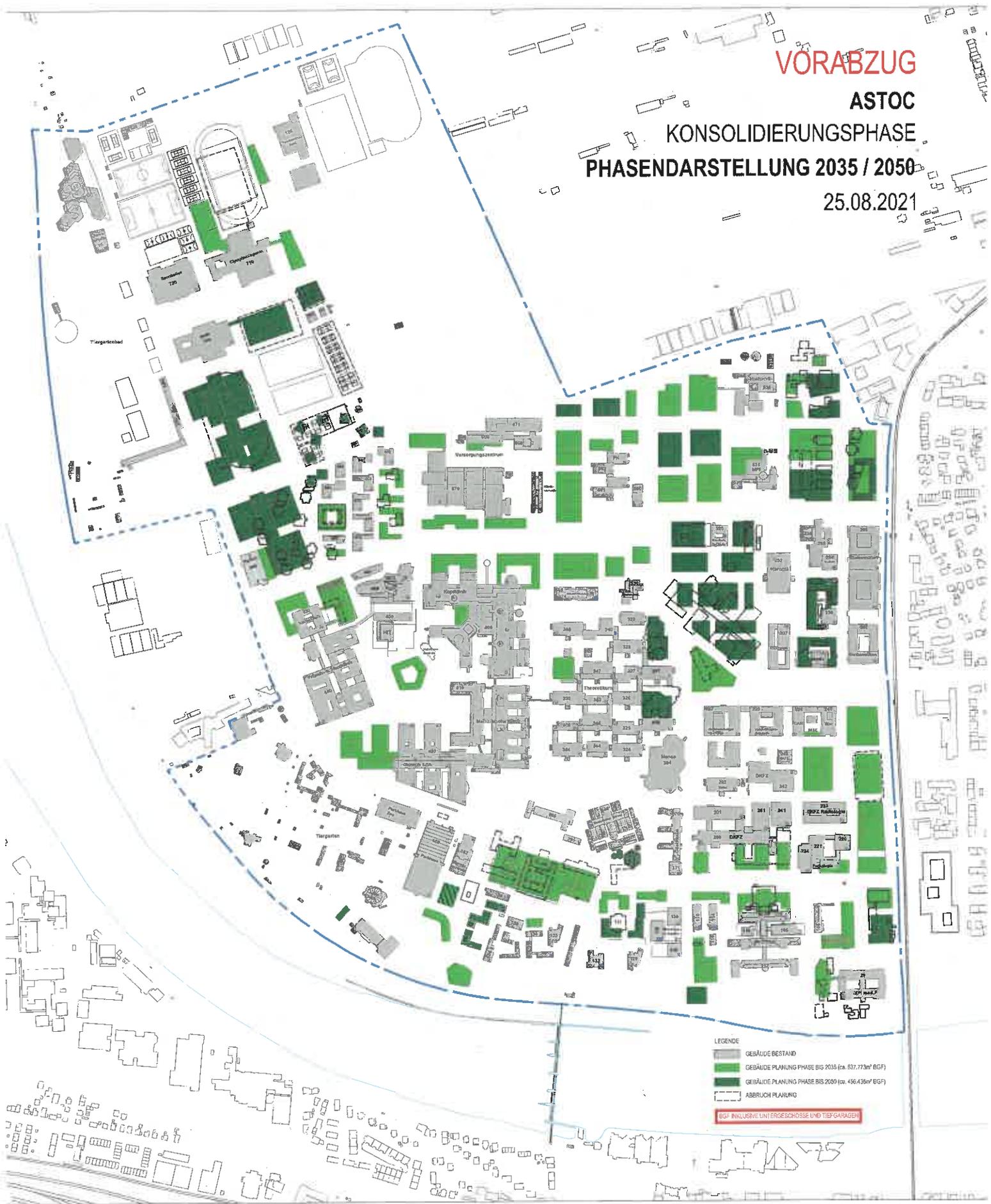
- LEGENDE**
- GEBÄUDE BESTAND
 - GEBÄUDE PLANUNG
 - 1. UNTERGESCHOSSE (BIS EBENE 00)
 - 2. UNTERGESCHOSSE (BIS EBENE 00)
 - TIEFGARAGE
 - ABRUCH PLANUNG

VORABZUG

ASTOC

KONSOLIDIERUNGSPHASE
PHASENDARSTELLUNG 2035 / 2050

25.08.2021



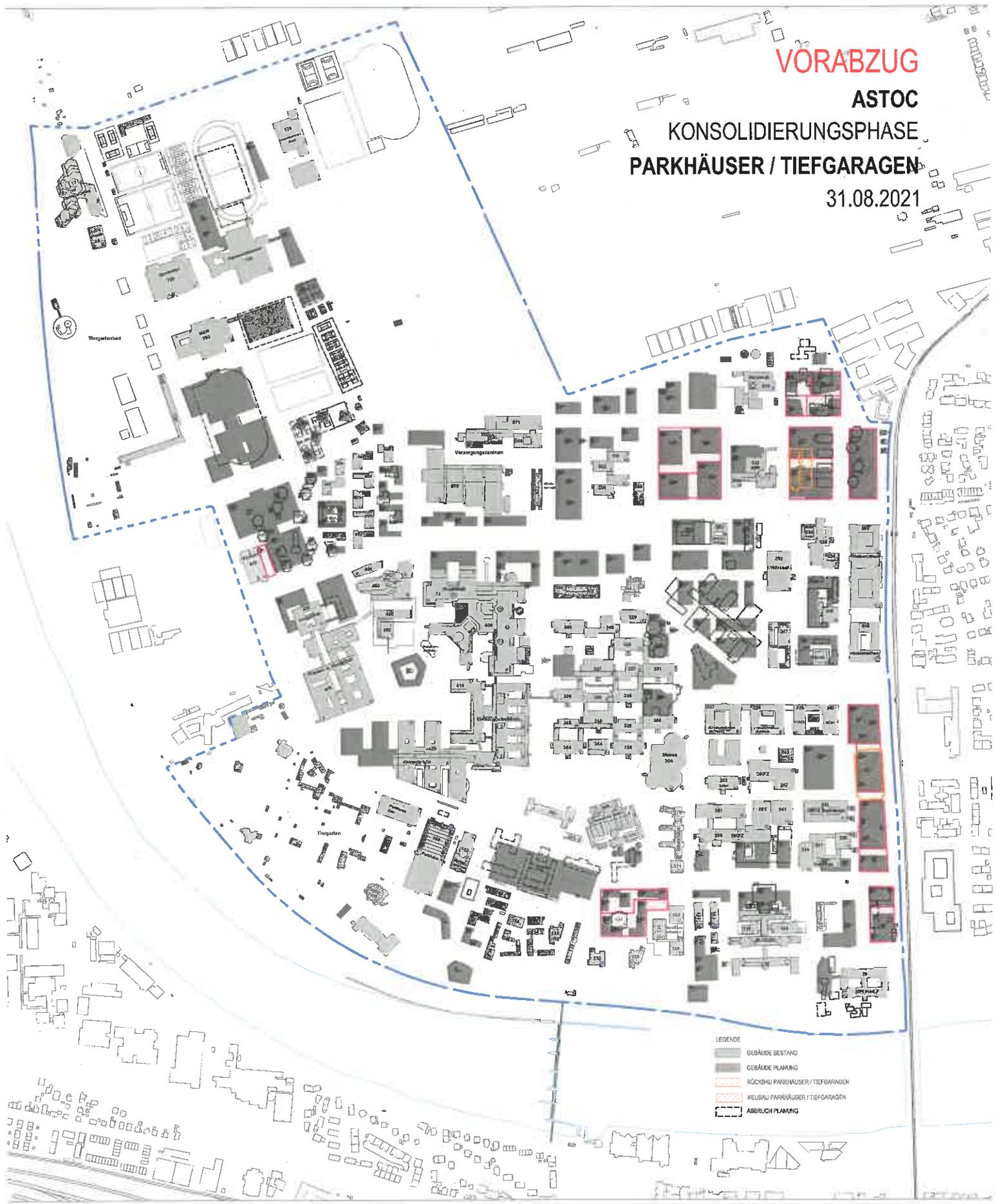
- LEGENDE
- GERÄUDE BESTAND
 - GERÄUDE PLANUNG PHASE BIS 2035 (ca. 837.773m² BGF)
 - GERÄUDE PLANUNG PHASE BIS 2050 (ca. 456.436m² BGF)
 - ABBRUCH PLANUNG
- BGF INKLUSIVE UNTERGESCHOSS UND TIEFGARAGEN**

VORABZUG

ASTOC

KONSOLIDIERUNGSPHASE
PARKHÄUSER / TIEFGARAGEN

31.08.2021



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

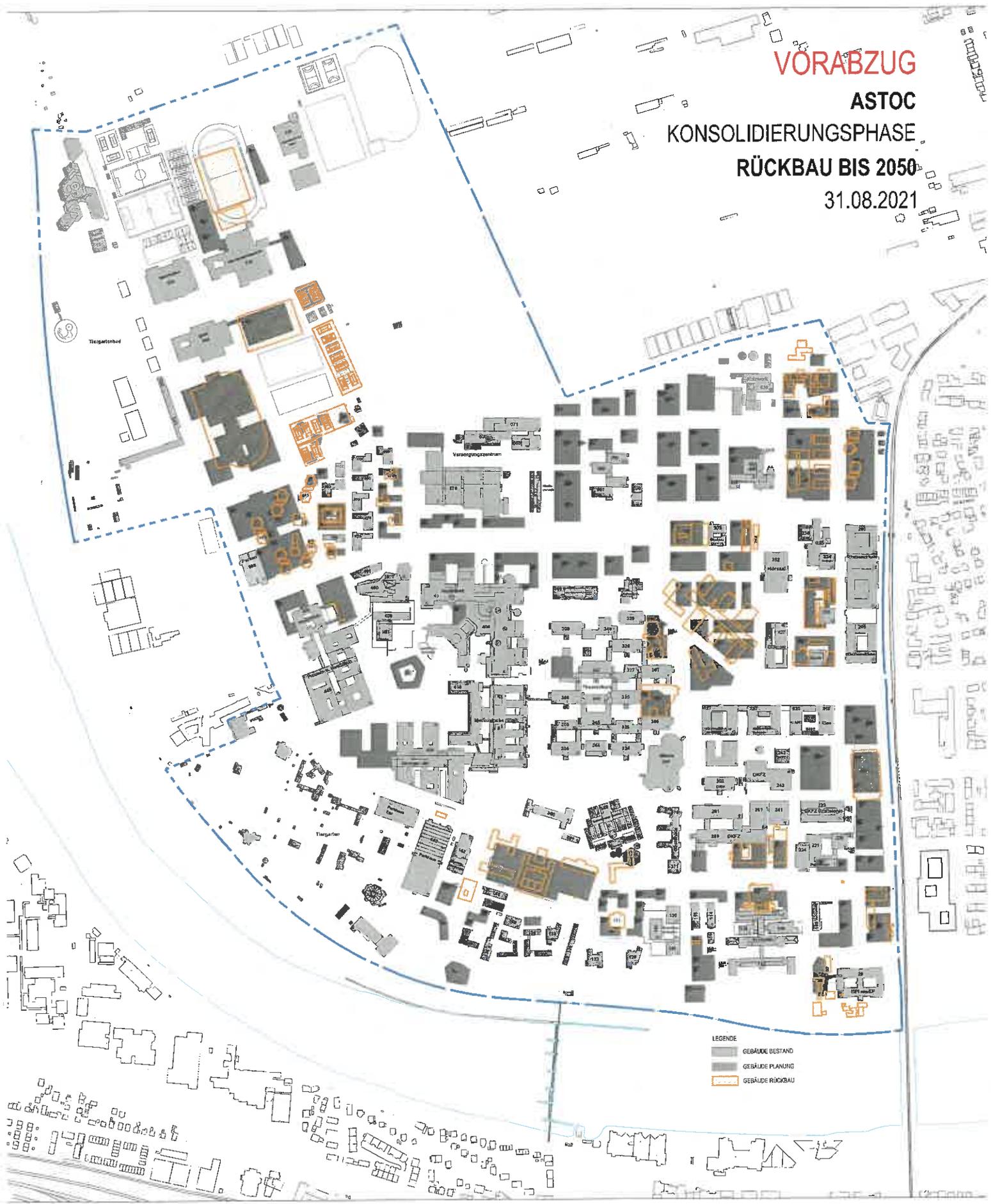
VORABZUG

ASTOC

KONSOLIDIERUNGSPHASE

RÜCKBAU BIS 2050

31.08.2021



- LEGENDE
- GEBÄUDE BESTAND
 - GEBÄUDE PLANUNG
 - GEBÄUDE RÜCKBAU

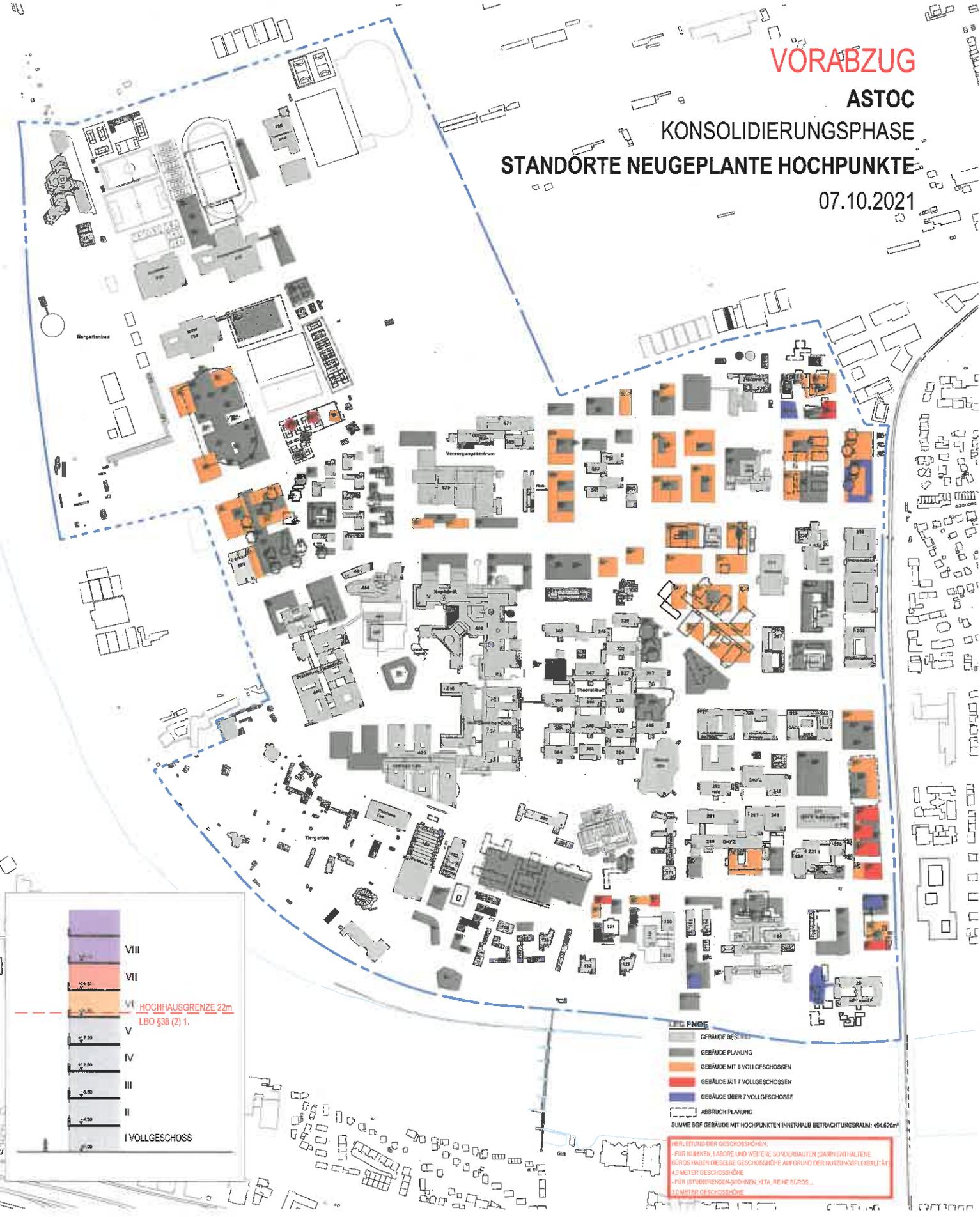
VORABZUG

ASTOC

KONSOLIDIERUNGSPHASE

STANDORTE NEUGEPLANTE HOCHPUNKTE

07.10.2021



- LEGENDE
- GEBAUDE BES.
 - GEBAUDE PLANUNG
 - GEBAUDE MIT 6 VOLLGESCHOSSEN
 - GEBAUDE MIT 7 VOLLGESCHOSSEN
 - GEBAUDE ÜBER 7 VOLLGESCHOSSEN
 - ABBRUCH PLANUNG
 - SUMME BGF GEBAUDE MIT HOCHPUNKTEN INNERHALB BETRACHTUNGSRUM: 494.620m²

HERLEITUNG DER GESCHOSSHÖHEN:
- FÜR KLINIKEN, LABORE UND WEITERE SONDERBAUTEN (DARIN ENTHALTENE BÜROS HABEN DIESSELBE GESCHOSSHÖHE AUFGRUND DER NUTZUNGSFLEXIBILITÄT)
4,3 METER GESCHOSSHÖHE
- FÜR (STUDIENWONEN)WOHNEN, KITA, REINE BÜROS...
5,0 METER GESCHOSSHÖHE

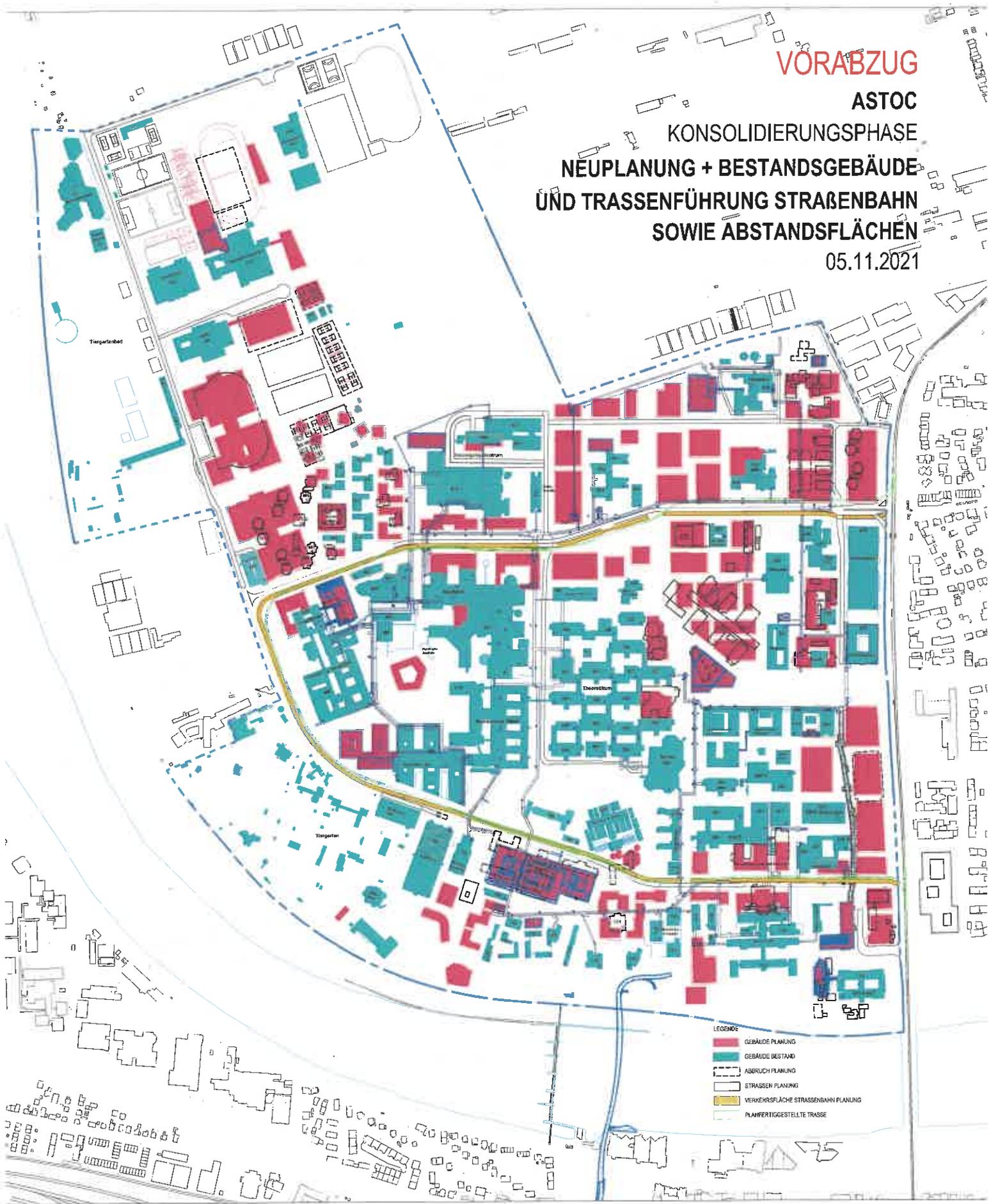
VORABZUG

ASTOC

KONSOLIDIERUNGSPHASE

**NEUPLANUNG + BESTANDSGEBÄUDE
UND TRASSENFÜHRUNG STRABENBAHN
SOWIE ABSTANDSFLÄCHEN**

05.11.2021



- LEGENDE
- GERÄUDE PLANUNG
 - GERÄUDE BESTAND
 - ABBRUCH PLANUNG
 - STRASSEN PLANUNG
 - VERKEHRSLÄCHE STRABENBAHN PLANUNG
 - PLANFERTIGGESTELLTE TRASSE

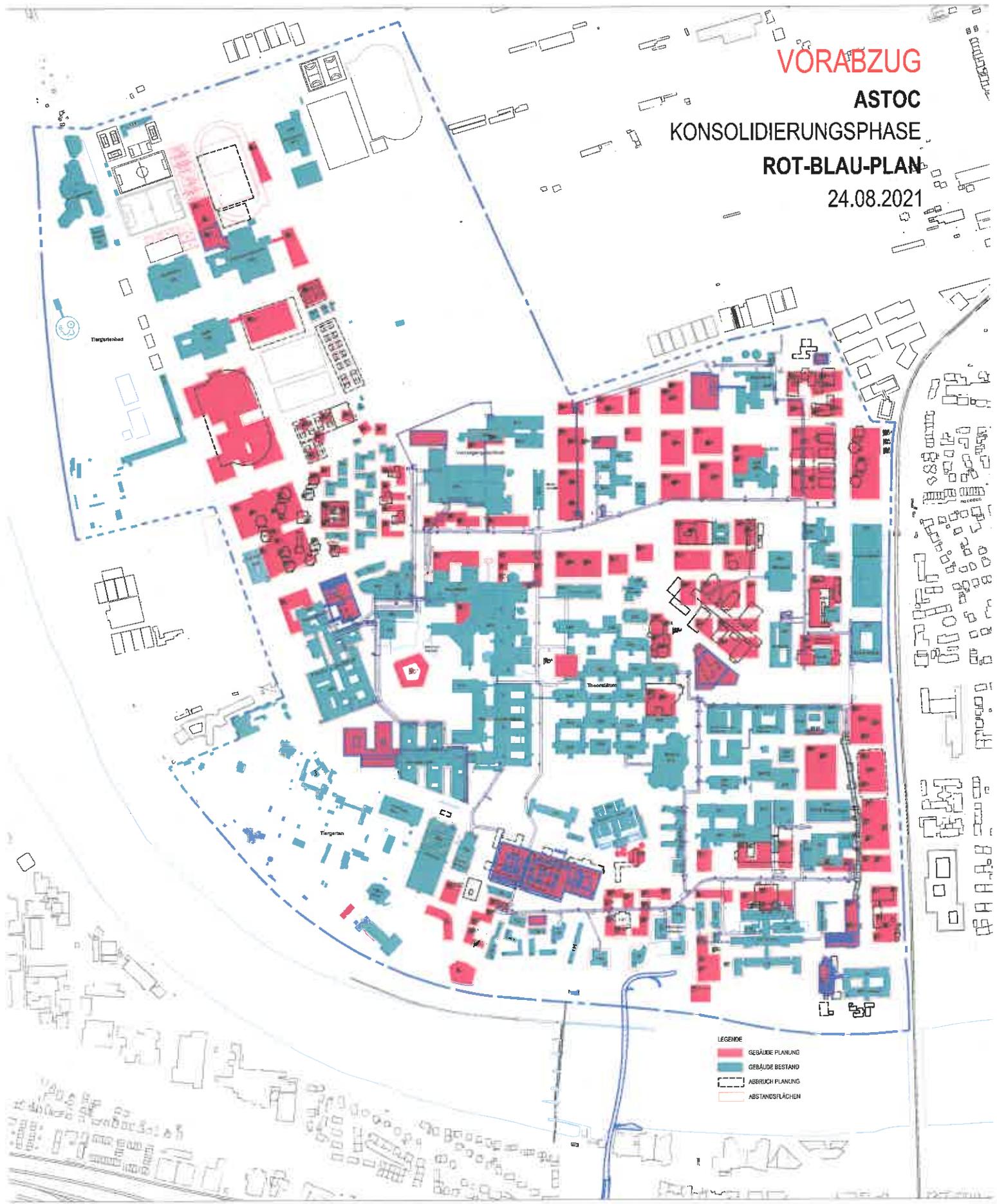
VORABZUG

ASTOC

KONSOLIDIERUNGSPHASE

ROT-BLAU-PLAN

24.08.2021



- LEGENDE
- GEBÄUDE PLANUNG
 - GEBÄUDE BESTAND
 - - - - - ABBRUCH PLANUNG
 - - - - - ABSTANDSFLÄCHEN



Legende

Gebäude

-  Gebäude Bestand
-  Gebäude Planung
-  Abriss

Grün

-  öffentliche Grünfläche
-  privates Grünfläche

Verkehr

-  Strasse
-  Saalplätze
-  Straßenbahn

Sonstige

-  Betrachtungswahl
-  Fläche Sport
-  Fläche Wasser
-  Fläche Zoo
-  Fläche Schwimmbad
-  60m Linie



Legende

Bäume

Bestandebäume Entwurf Astoc

zu fallende Bäume Entwurf Astoc

Neupflanzung Entwurf Astoc

Bestandebäume ohg-Grundlage

Gehölzflächen Entwurf Astoc

Gehölzflächen Bestand



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
 Gebäude Bestand	 öffentliche Grünfläche	 Strasse	 Betrachtungsraum
 Gebäude Planung	 privates Grünfläche	 Stellplätze	 Fläche Sport
 Abriss		 Straßenbahn	 Fläche Wasser
			 Fläche Zoo
			 Fläche Schwimmbad



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
<input type="checkbox"/> Gebäude Bestand	<input type="checkbox"/> öffentliche Grünfläche	<input type="checkbox"/> Straße	<input type="checkbox"/> Betrachtungsraum
<input type="checkbox"/> Gebäude Planung	<input type="checkbox"/> private Grünfläche	<input type="checkbox"/> Stellplätze	<input type="checkbox"/> Fläche Sport
<input type="checkbox"/> Abriss		<input type="checkbox"/> Straßenbahn	<input type="checkbox"/> Fläche Wasser
			<input type="checkbox"/> Fläche Zoo
			<input type="checkbox"/> Fläche Schwimmbad



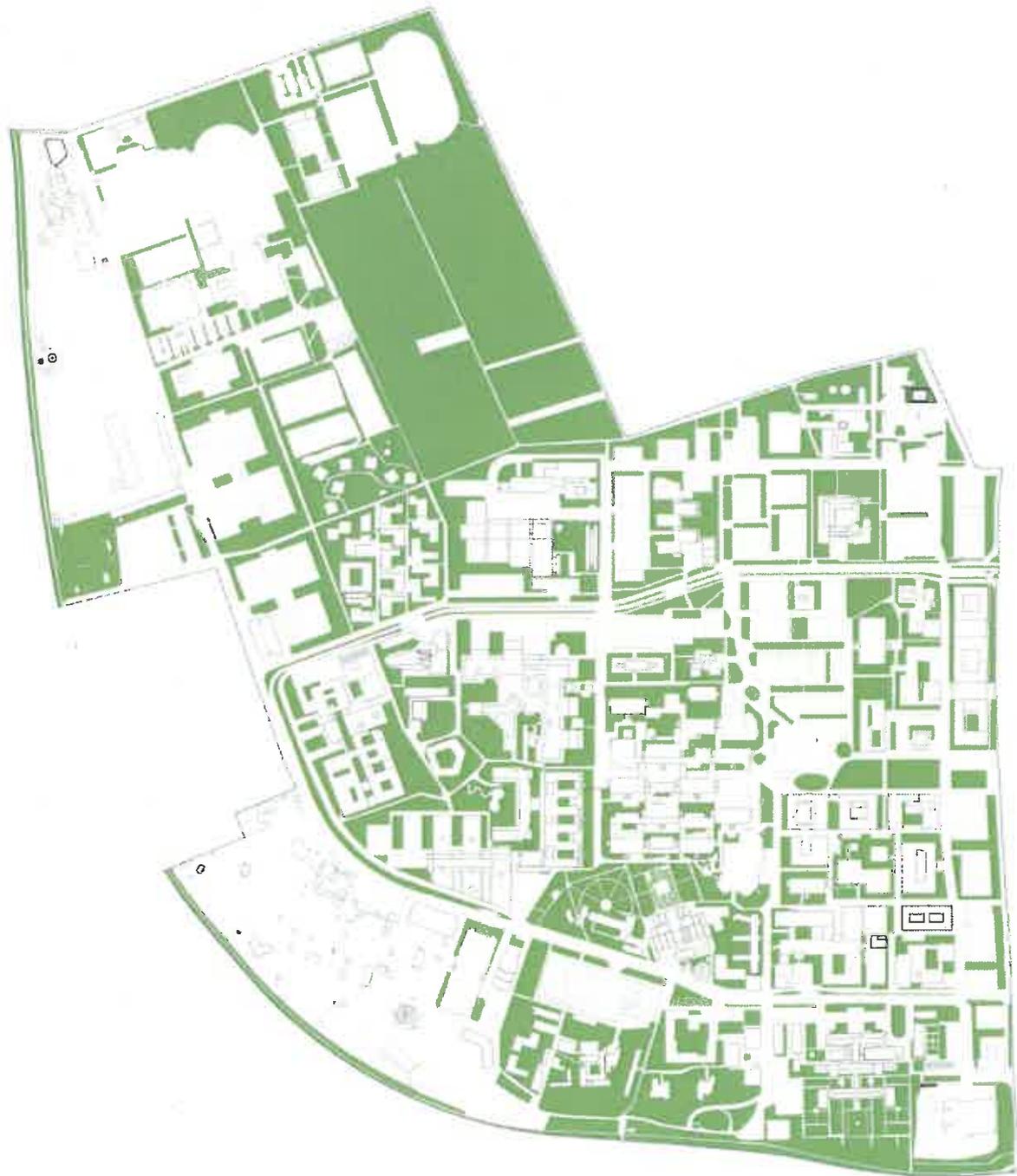
Legende

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



Legende

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



Legende

Gebäude

-  Gebäude Bestand
-  Gebäude Planung
-  Abriss

Grün

-  öffentliche Grundfläche
-  private Grünfläche

Verkehr

-  Straße
-  Stellplätze
-  Straßenbahn

Sonstige

-  Betrachtungsraum
-  Fläche Sport
-  Fläche Wasser
-  Fläche Zoo
-  Fläche Schwimmbad



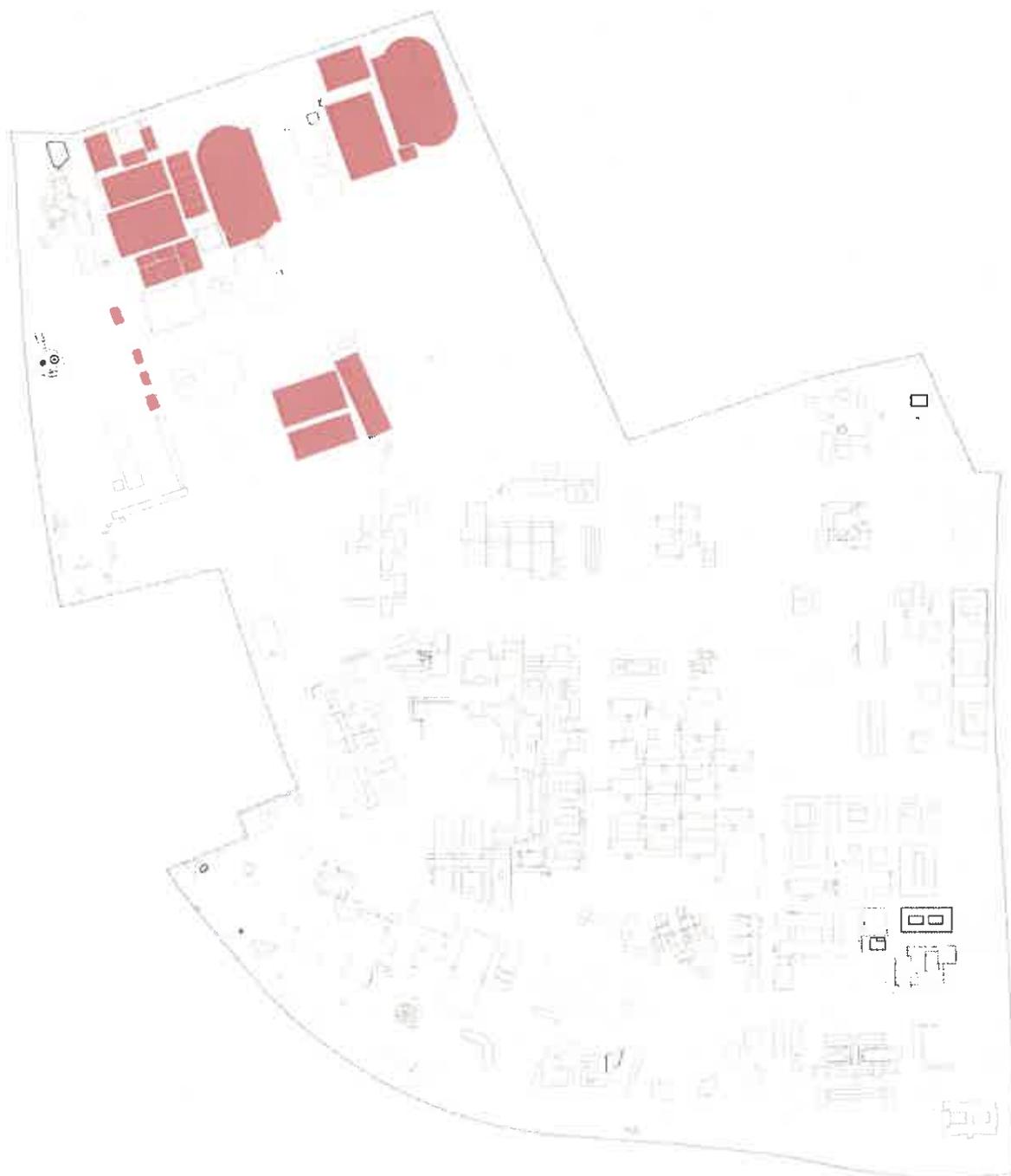
Legende

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



Legende

Gebäude	Ern	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Radfahrbahn	Fläche Sport
Abt.		Straßenbahn	Fläche Wasser
			Fläche Zoo
			Fläche Schwimmbad



Legende

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



Legende

Gebäude

- Gebäude Bestand
- Gebäude Planung
- Abriss

Grün

- öffentliche Grünfläche
- private Grünfläche

Verkehr

- Straße
- Stellplätze
- Straßenschleife

Sonstige

- Betrachtungsraum
- Fläche Sport
- Fläche Wasser
- Fläche Zoo
- Fläche Schwimmbad





Legende

Gebäude

- Gebäude Bestand
- Gebäude Planung
- Abriss

Grün

- öffentliche Grünfläche
- private Grünfläche

Verkehr

- Straße
- Stellplätze
- Straßenbahn

Sonstige

- Betrachtungsraum
- Fläche Sport
- Fläche Wasser
- Fläche Zoo
- Fläche Schwimmbad



Legende

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



Legende

Gebäude

- Gebäude Bestand
- Gebäude Planung
- Abriss

Grün

- öffentliche Grünfläche
- private Grünfläche

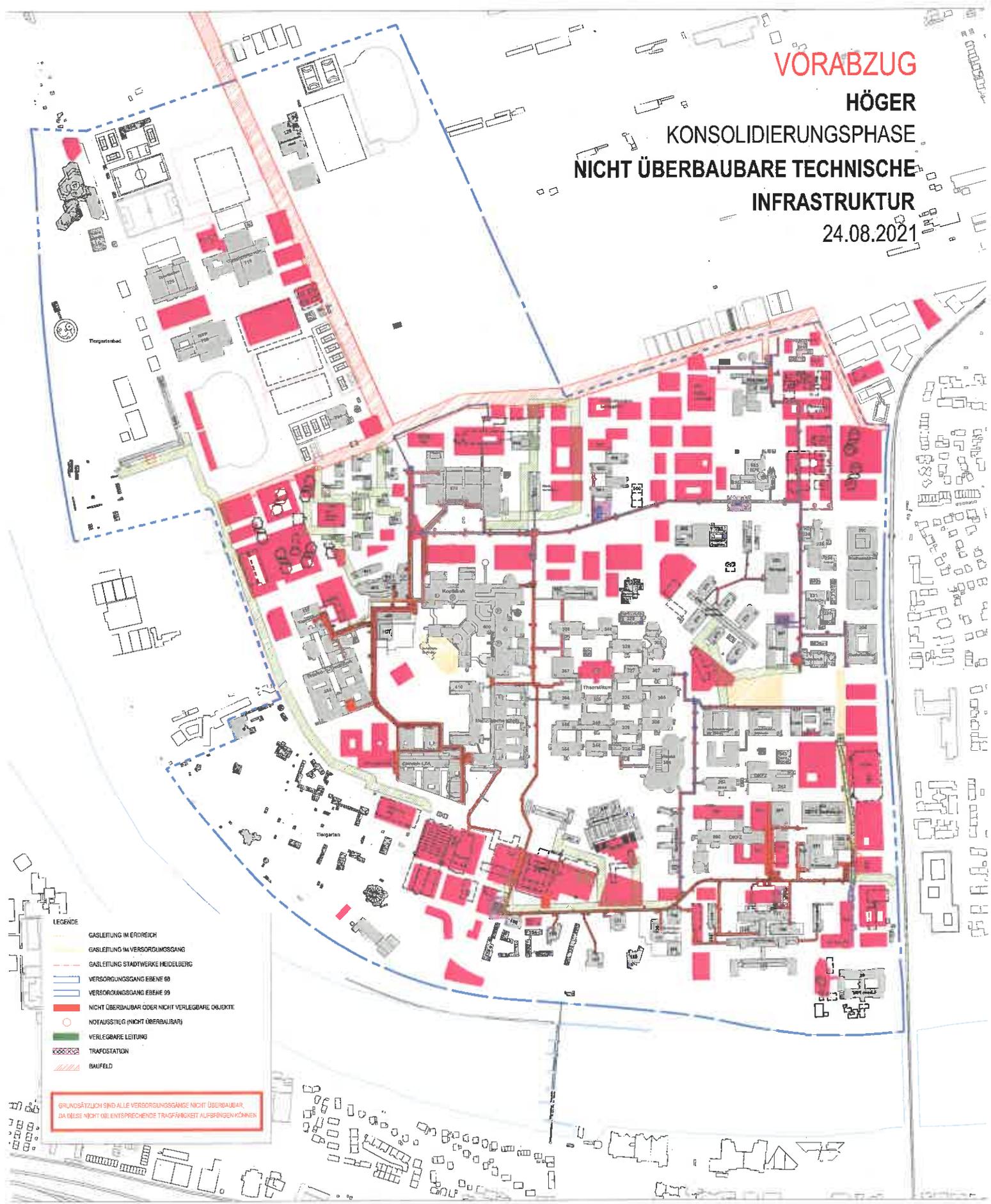
Verkehr

- Straße
- Radfahrbahn
- Straßenbahn

Sonstige

- Betrachtungsraum
- Fläche Sport
- Fläche Wasser
- Fläche Zoo
- Fläche Schwimmbad

VORABZUG
HÖGER
KONSOLIDIERUNGSPHASE
NICHT ÜBERBAUBARE TECHNISCHE
INFRASTRUKTUR
 24.08.2021



- LEGENDE
- GASLEITUNG IM ERDREICH
 - GASLEITUNG IM VERSORUNGSGANG
 - GASLEITUNG STADTWERKE HEIDELBERG
 - VERSORUNGSGANG EBENE 80
 - VERSORUNGSGANG EBENE 99
 - NICHT ÜBERBAUBAR ODER NICHT VERLEGBARE OBJEKTE
 - NOTAUSSTEG (NICHT ÜBERBAUBAR)
 - VERLEGBARE LEITUNG
 - TRAFOSTATION
 - BAUFELD

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

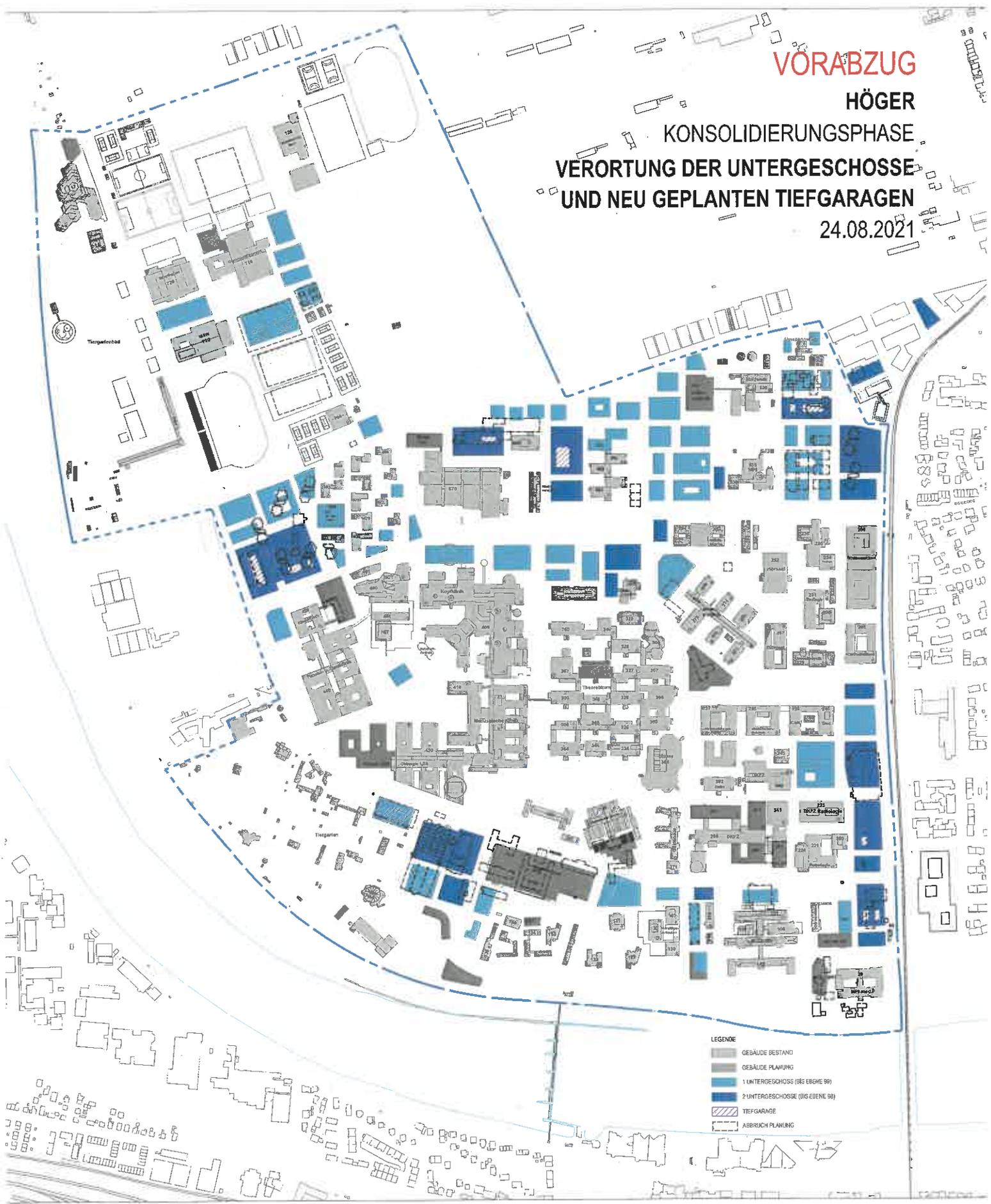
VORABZUG

HÖGER

KONSOLIDIERUNGSPHASE

VERORTUNG DER UNTERGESCHOSSE
UND NEU GEPLANTEN TIEFGARAGEN

24.08.2021



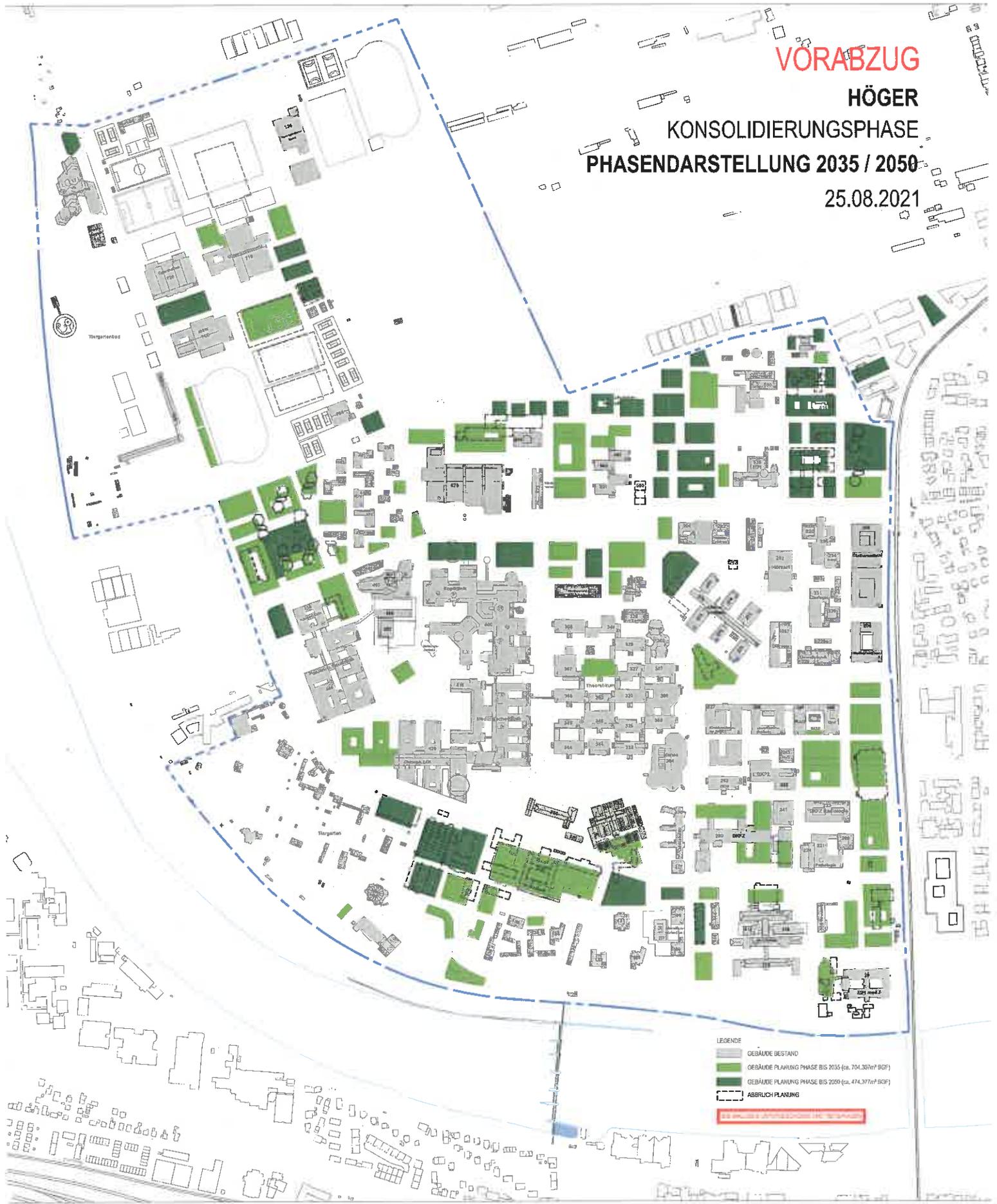
VORABZUG

HÖGER

KONSOLIDIERUNGSPHASE

PHASENDARSTELLUNG 2035 / 2050

25.08.2021



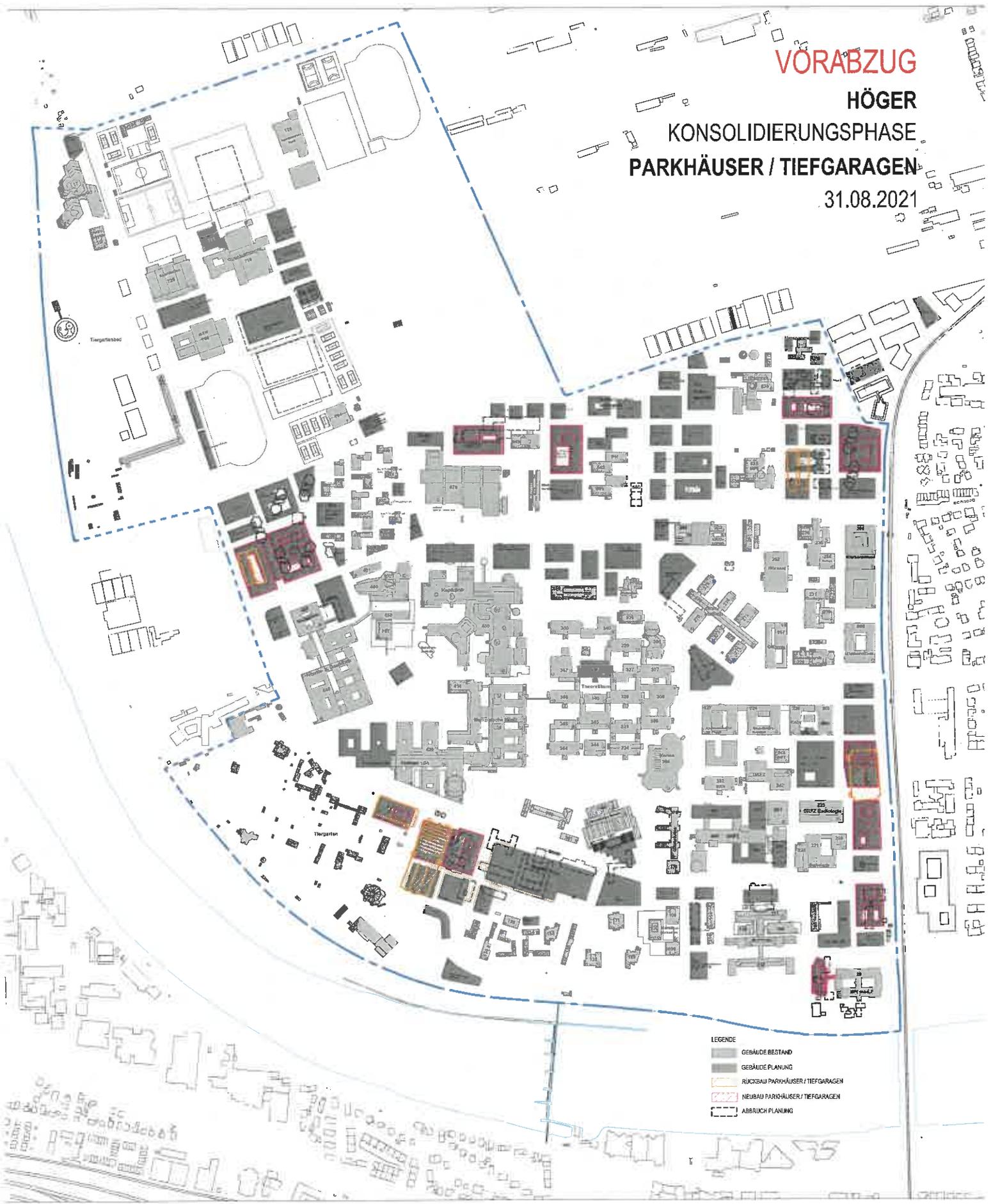
- LEGENDE
- GEBÄUDE BESTAND
 - GEBÄUDE PLANUNG PHASE BIS 2035 (ca. 704.350m² BGF)
 - GEBÄUDE PLANUNG PHASE BIS 2050 (ca. 474.377m² BGF)
 - - - - - ABBRUCH PLANUNG
- Konsolidierungsphase 2035/2050

VORABZUG

HÖGER

KONSOLIDIERUNGSPHASE
PARKHÄUSER / TIEFGARAGEN

31.08.2021



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

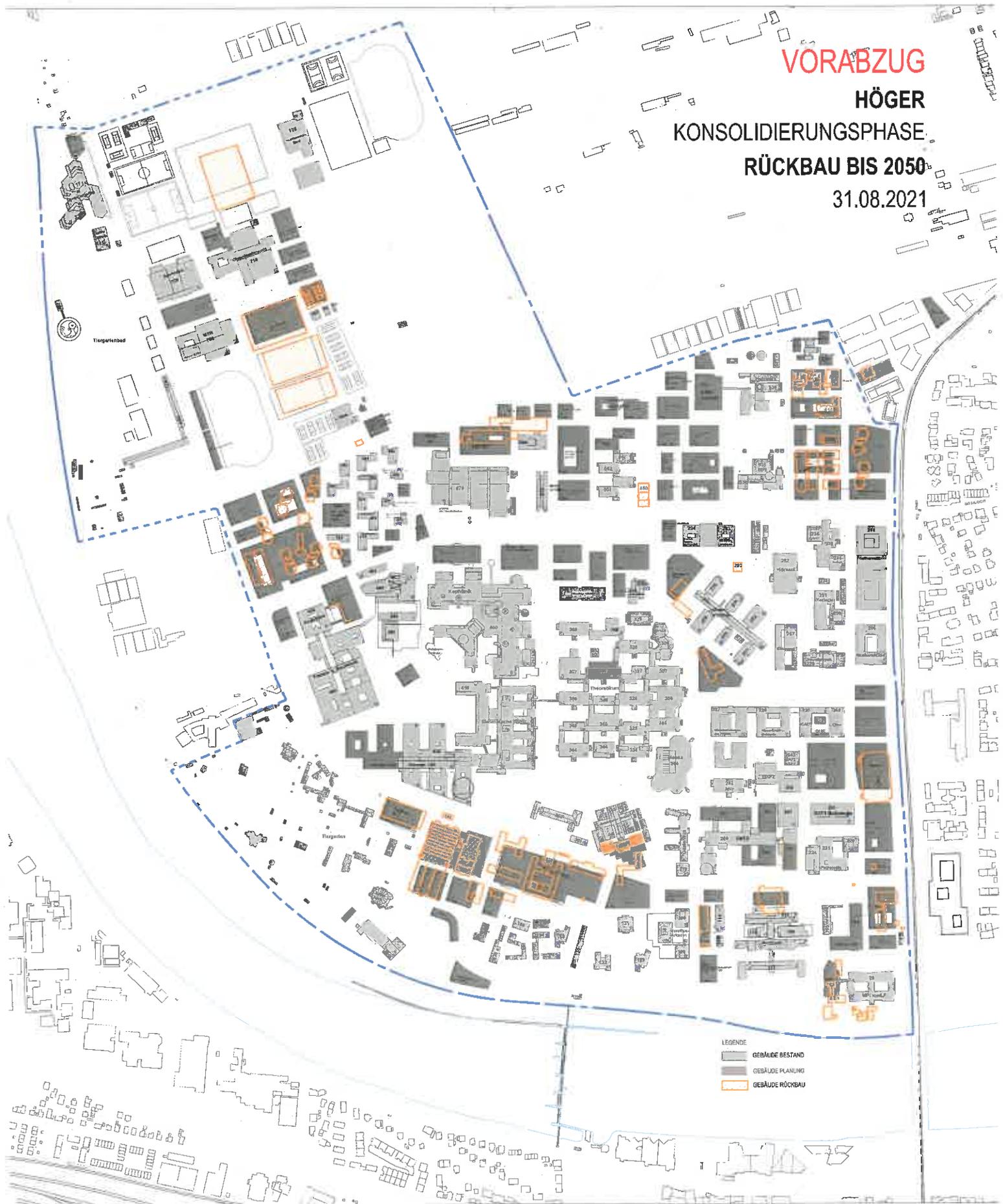
VORABZUG

HÖGER

KONSOLIDIERUNGSPHASE

RÜCKBAU BIS 2050

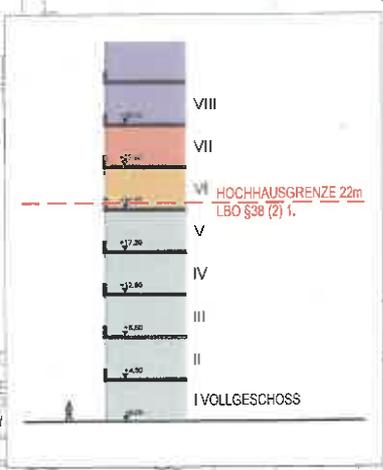
31.08.2021



LEGENDE
GEBÄUDE BESTAND
GEBÄUDE PLANUNG
GEBÄUDE RÜCKBAU

VORABZUG HÖGER KONSOLIDIERUNGSPHASE STANDORTE NEUGEPLANTE HOCHPUNKTE

07.10.2021



LEGENDE

- ▬ GEBÄUDE BESTAND
- ▬ GEBÄUDE PLANUNG
- GEBÄUDE MIT 5 VOLLGESCHOSSEN
- GEBÄUDE MIT 7 VOLLGESCHOSSEN
- GEBÄUDE ÜBER 7 VOLLGESCHOSS
- ▬ ABRISCH PLANUNG

SUMME BGF GEBÄUDE MIT HOCHPUNKTEN INNERHALB BETRACHTUNGSRAUM: 276.038m²
 SUMME BGF GEBÄUDE MIT HOCHPUNKTEN AUßERHALB BETRACHTUNGSRAUM: 15.156m²

HERLEITUNG DER GESCHOSSHÖHEN:
 - FÜR KLINIKEN, LABORE UND WEITERE SONDERBAUTEN (DARIN ENTHALTENE BÜROS HABEN DIESELBE GESCHOSSHÖHE AUFGRUND DER NUTZUNGSFLEXIBILITÄT)
 4,3 METER GESCHOSSHÖHE
 - FÜR (STUDIENDEN-)WOHNEN, KITA, REINE BÜROS...
 8,0 METER GESCHOSSHÖHE

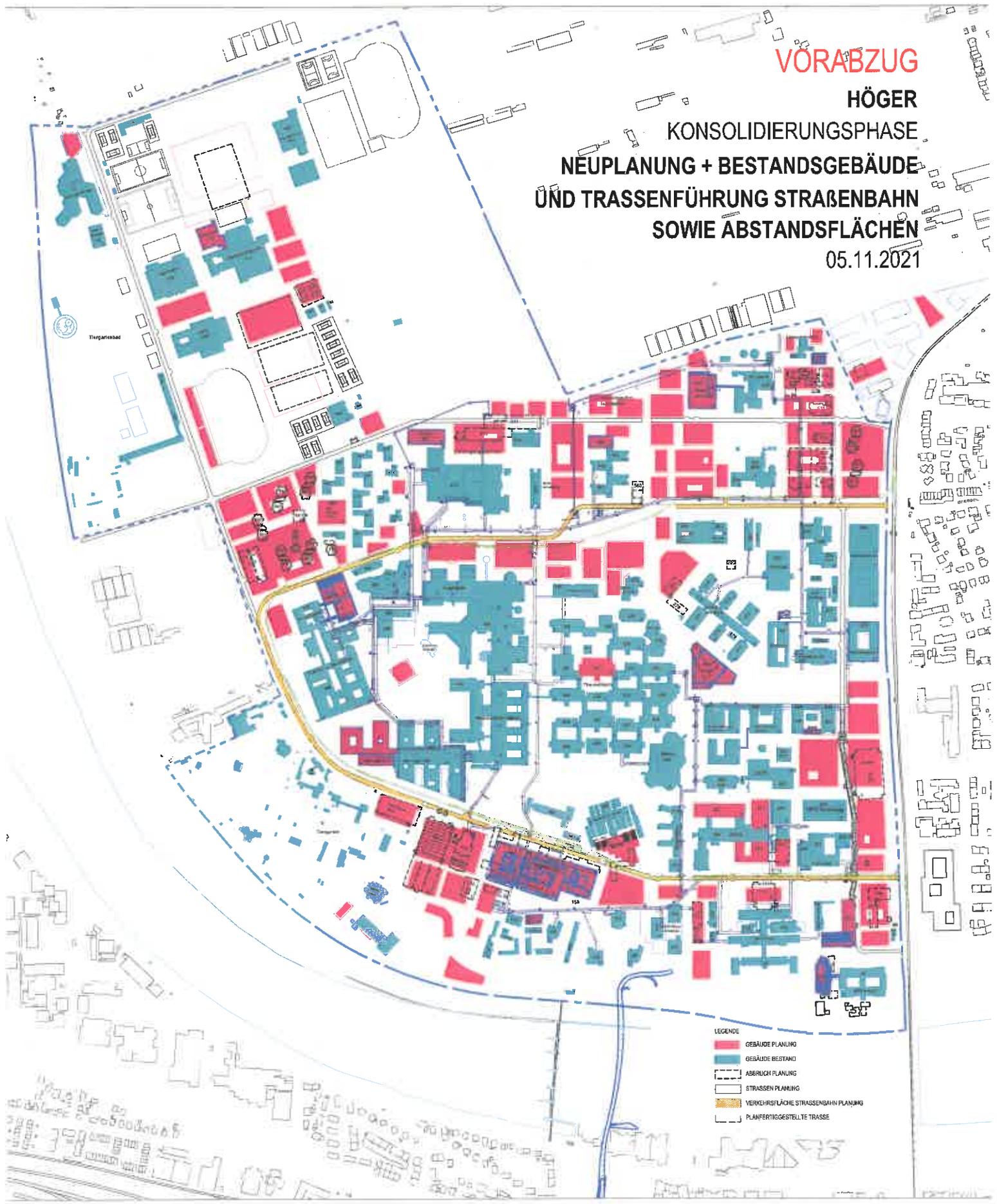
VORABZUG

HÖGER

KONSOLIDIERUNGSPHASE

**NEUPLANUNG + BESTANDSGEBÄUDE
UND TRASSENFÜHRUNG STRAßENBAHN
SOWIE ABSTANDSFLÄCHEN**

05.11.2021



- LEGENDE
- GERÄUDE PLANUNG
 - GERÄUDE BESTAND
 - ABSTANDSFLÄCHEN PLANUNG
 - STRASSEN PLANUNG
 - VERKEHRSFÄHIGE STRASSENBAHN PLANUNG
 - PLANFERTIGGESTELLTE TRASSE

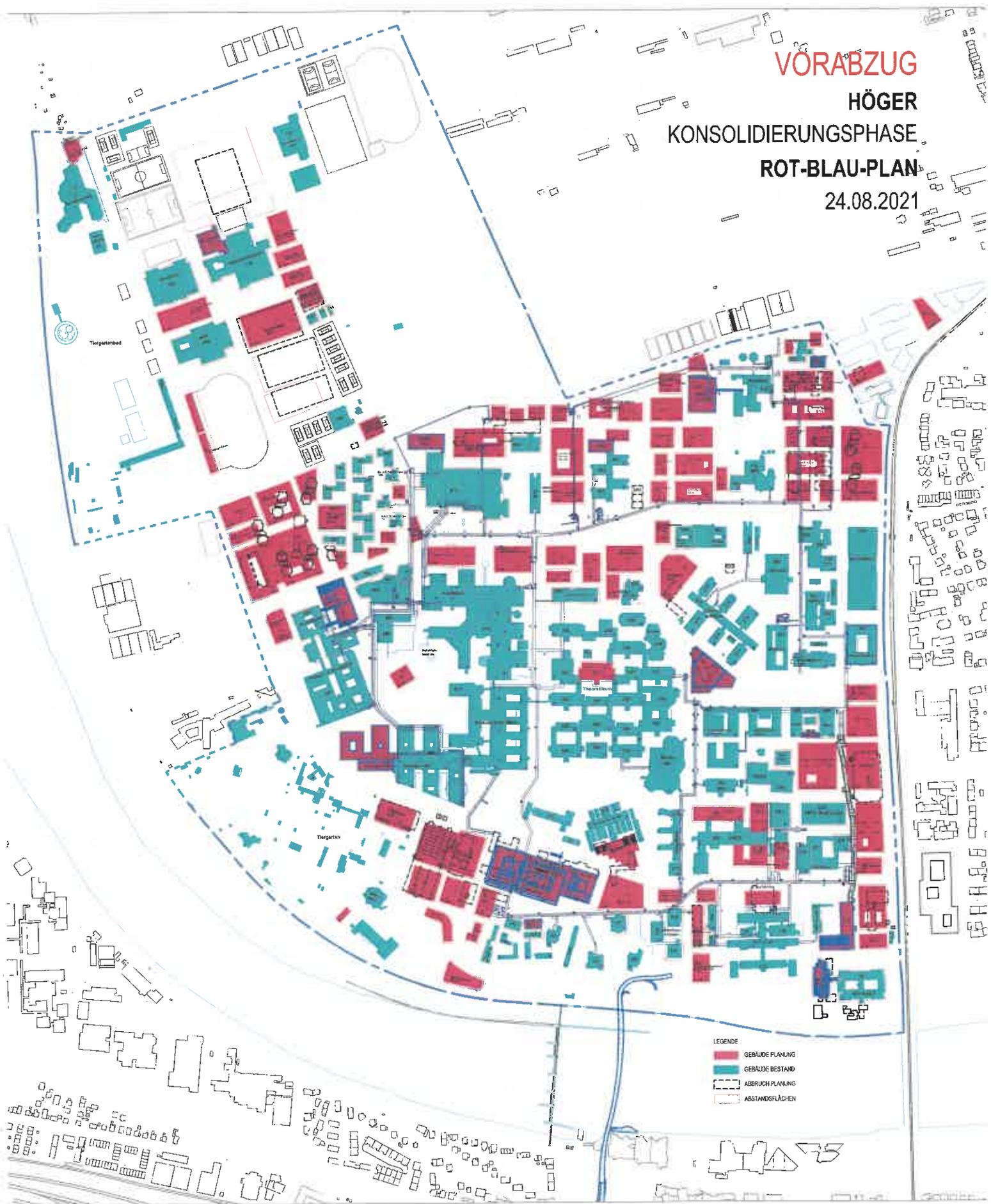
VORABZUG

HÖGER

KONSOLIDIERUNGSPHASE

ROT-BLAU-PLAN

24.08.2021



- LEGENDE
- GEBÄUDE PLANUNG
 - GEBÄUDE BESTAND
 - ABBRUCH PLANUNG
 - ABSTANDSFLÄCHEN



Legende

Gebäude	Grün	Verkehr	Sonstige
Gebäude Bestand	öffentliche Grünfläche	Straße	Betrachtungsraum
Gebäude Planung	private Grünfläche	Stellfläche	Fläche Sport
Abriss		Radwege	Fläche Wasser
		PkStz	Fläche Zoo
		Fußwege	Fläche Schwimmbad
		Campusboulevard	60m Linie



Legende

Bäume

 Bestandsbäume Entwurf Höger

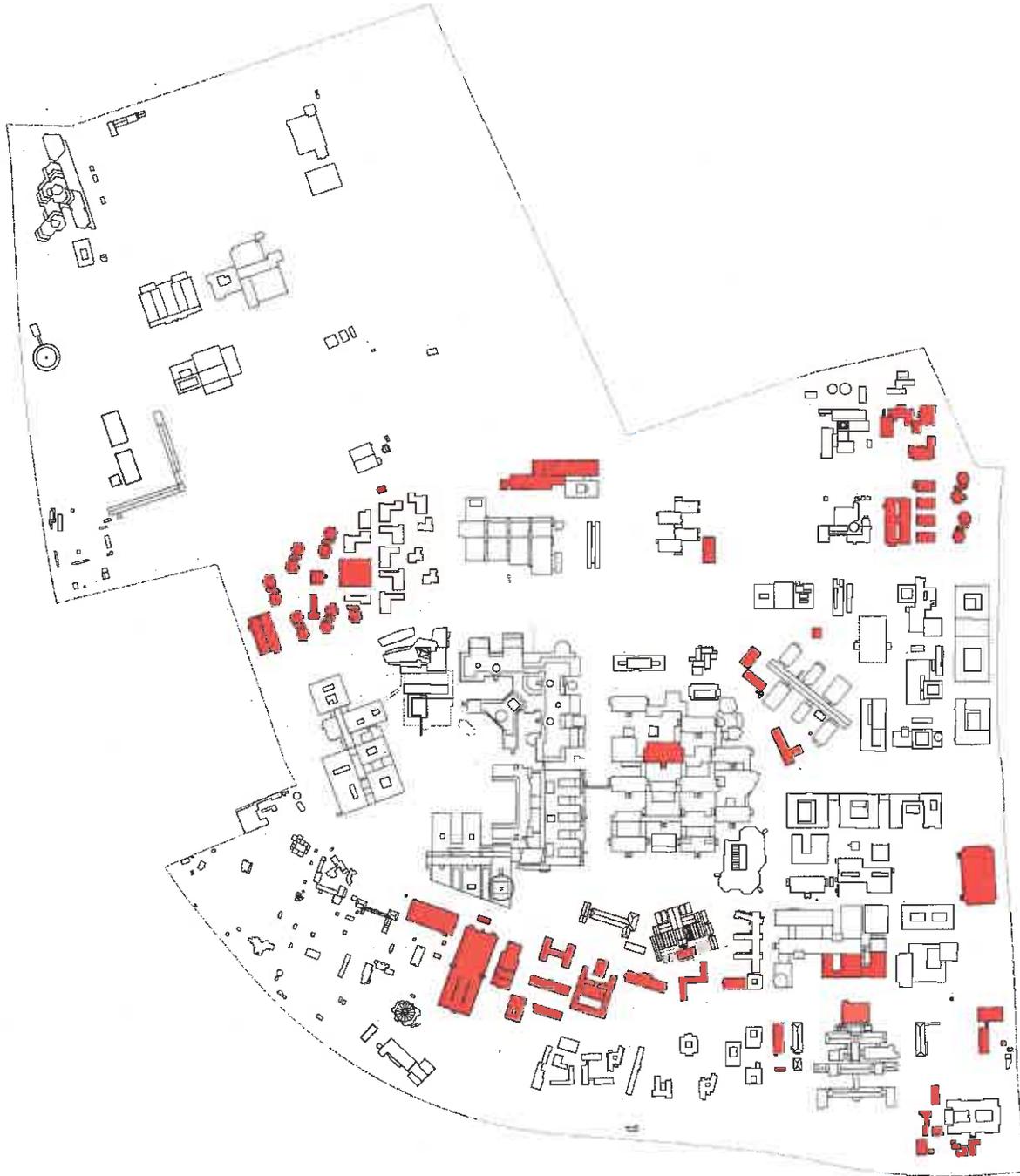
 zu fallende Bäume Entwurf Höger

 Neupflanzung Entwurf Höger

 Bestandsbäume derg. Grundlage

 Gehflächen Entwurf Höger

 Gehflächen Bestand



Legende

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



Legende

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



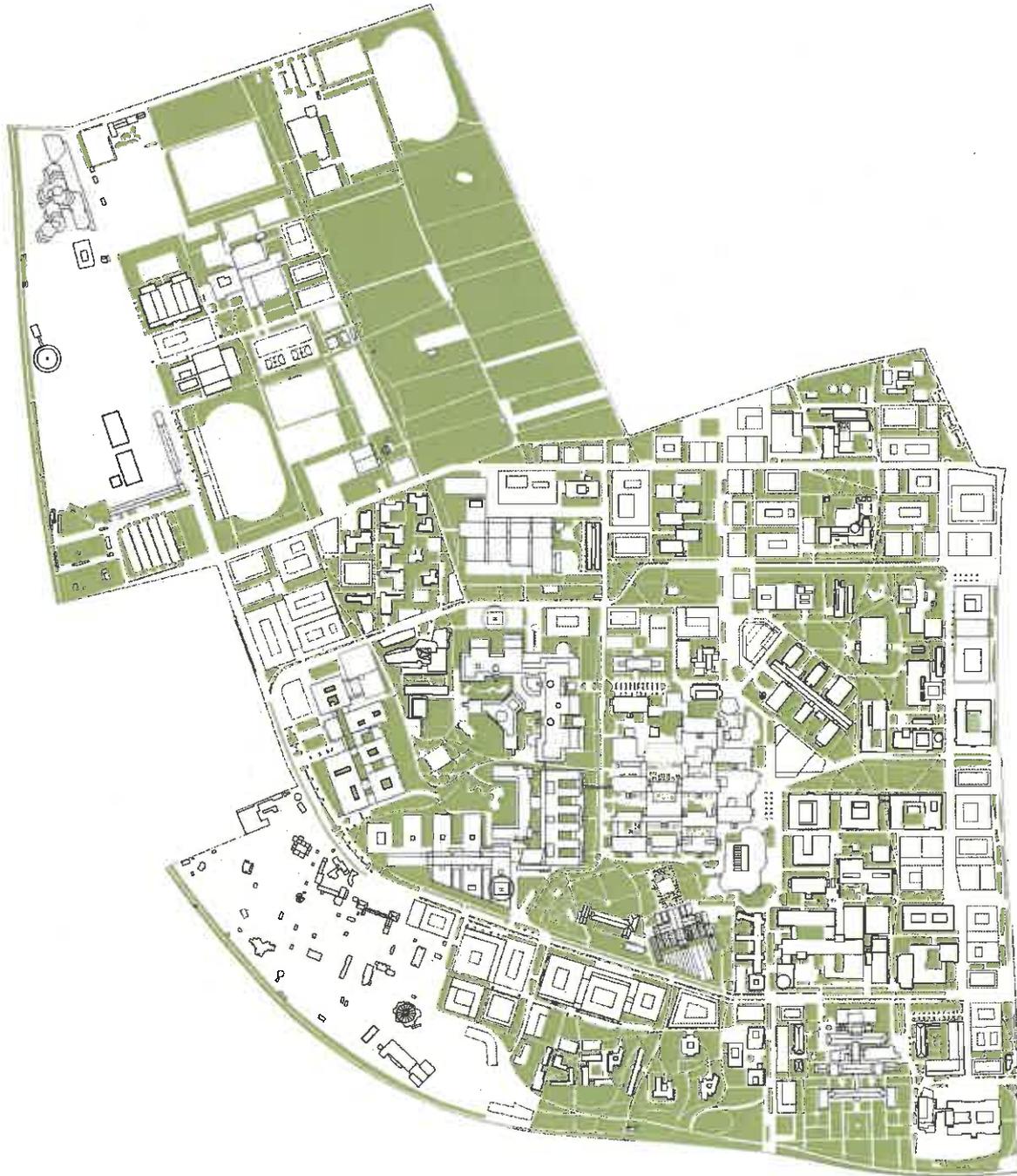
Legende

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



Legende

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



Legende

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



Legende

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



Legende

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



Legende

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



Legende

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





Legende

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



Legende

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



Legende

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

Beantwortung Fragen Mobilität

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

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

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

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

* keine Differenzierung zwischen 2035 und 2050 erkennbar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Umschlagszahlen des privaten Pkw-Verkehrs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In einer Zusatzauswertung zur Beantwortung der gestellten Frage wurden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

siehe vorherige Antworten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

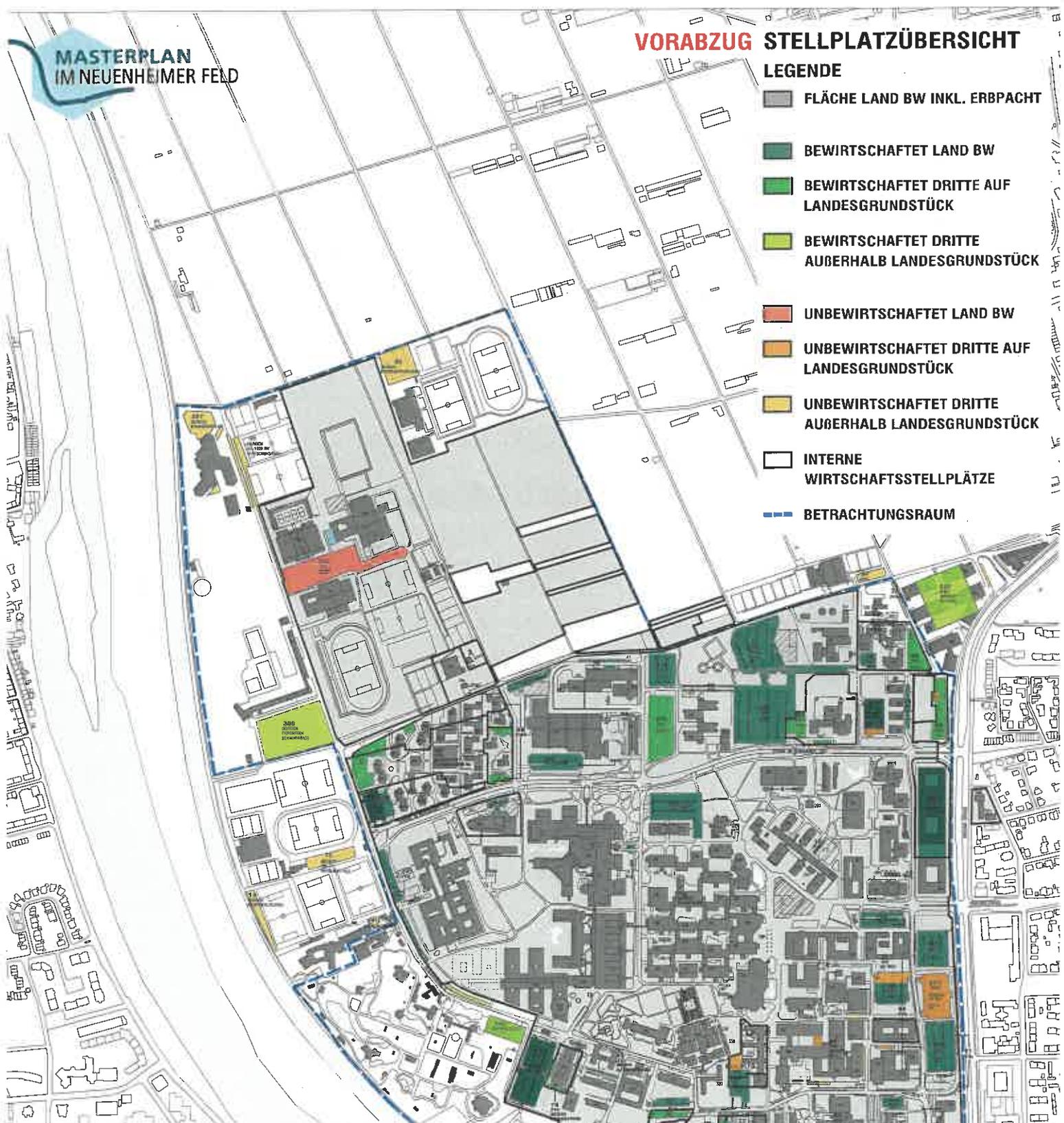
Die Gesamtbilanzierung der Treibhausgasemissionen einschließlich des Verkehrssektors erfolgt federführend durch das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg.

**MASTERPLAN
IM NEUENHEIMER FELD**

VORABZUG STELLPLATZÜBERSICHT

LEGENDE

- FLÄCHE LAND BW INKL. ERBPACHT
- BEWIRTSCHAFTET LAND BW
- BEWIRTSCHAFTET DRITTE AUF LANDESGRUNDSTÜCK
- BEWIRTSCHAFTET DRITTE AUßERHALB LANDESGRUNDSTÜCK
- UNBEWIRTSCHAFTET LAND BW
- UNBEWIRTSCHAFTET DRITTE AUF LANDESGRUNDSTÜCK
- UNBEWIRTSCHAFTET DRITTE AUßERHALB LANDESGRUNDSTÜCK
- INTERNE WIRTSCHAFTSSTELLPLÄTZE
- BETRACHTUNGSRAUM



Stellplatzübersicht INF/Neckarbogen

BEWIRTSCHAFTET

Land BW 5.555	Parkhaus	oberirdisch	2.119	478
	Tiefgarage	beschränkt	410	2.669
Dritte BW 690	Parkhaus	oberirdisch	145	
	Tiefgarage	beschränkt	545	
Stadt 925	Parkhaus	oberirdisch	399	25
	Tiefgarage	beschränkt	201	300
7.170 STELLPLÄTZE		81%		

NICHT BEWIRTSCHAFTET

Land BW 240	Parkhaus	oberirdisch	240	
	Tiefgarage	beschränkt		
Dritte BW 758	Parkhaus	oberirdisch	597	
	Tiefgarage	beschränkt	161	
Stadt/Priv. 645	Parkhaus	oberirdisch	273	
	Tiefgarage	beschränkt	230	142
1.643 STELLPLÄTZE		29%		

Σ 8.813 Stellplätze insgesamt

Kommentare zur Konsolidierungsphase

Stadtplanungsamt
Palais Graimberg – Kornmarkt 5
69117 Heidelberg

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 CO₂-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. Kältebelastung 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 zukünftig 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 bestehenden 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 Netzumbaumaßnahmen wesentlich komplexer und schwerer zu koordinieren zu sein. Ferner ist zu erwarten, dass dieses Konzept höhere Umsetzungskosten mit sich bringt

Mit freundlichen Grüßen

Stadtwerte 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 m²/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 m² 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 20m².

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 würden 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, Auftrigel |
| • 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

V.A.

Carsten Sokoll

Abteilungsleiter Facility Management

Seite 2 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

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 m²/Bettplatz je nach Gebäudetyp) vor.

Anmerkungen zur Planung HÖGER:

Die Integration KiTa INF 685 in das neue Gebäude INF 684a ist unklar (Geschossnutzung). 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 m²/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/Kopfklirik) |
| • Wirtschaftlichkeit der Gebäude (wegen Geschosshöhe) | max. 6 Vollgeschosse, Aufträge! |
| • 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

Seite 2 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

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 Campusing 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 alleeartige 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 Straßenbahnhaltestellen 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 Planungs idee 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
rny, IS und UC

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



ZOO HEIDELBERG

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. 2500m² 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 Verkehrszufüsse 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 Anfahrentfernungen 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 m² 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 m² 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 Massenanfall 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 Parkplatzanzahl 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 verfließen, 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	41%	87%
Patienten/Zag	2 325	3 482	4 643	50%	100%
Patienten/Jahr	1 000 000	1 500 000	2 000 000	50%	100%

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 Zusatzklärung 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 CO₂ 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.