

Kommentierung der Ersten Ideen |
zum Werkstattgespräch am 18. Oktober 2018
durch den Experten:

Prof. Rudolf Scheuvsen | Technische Universität Wien

Vorbemerkungen

1. *Der Campus als Laborraum*

Die Weiterentwicklung des Campus sollte stets auch Antworten auf die gesellschaftlichen, technologischen und ökologischen Herausforderungen unserer Zeit geben. Wie kann der Campus zum Laborraum für innovative Mobilitätsangebote und Energiekonzepte werden? Was leisten die öffentlichen Räume für Aufenthalt und Begegnung. Und wie lassen sich die notwendigen Verkehrsfunktionen verträglich integrieren?

2. **Flexibilität und Variabilität in einem langfristigen Transformationsprozess**

Die Entwicklung des Campus bedarf eines starken Bildes und eines darauf aufbauenden strukturellen Grundgerüsts, welche die notwendige Orientierung für den langfristig angelegten Erweiterungs- bzw. Transformationsprozess schaffen. Gleichmaßen bedarf es einer ausreichenden Flexibilität in der Flächen- und Standortentwicklung, die Raum gibt für Anpassungen. Wie lässt sich der Rahmen für eine solche Entwicklung definieren? Und wo bedarf es der Akzentsetzung und starker Impulse, über den der Transformationsprozess auch räumlich erfahrbar wird? Welche Instrumente können dazu eingesetzt werden?

3. **Der Wert der öffentlichen Räume**

Struktur und Qualität des Campus werden maßgeblich geprägt über die Qualität der Freiräume bzw. der öffentlichen Räume. Sie schaffen den Raum für Aufenthalt und Bewegung, vernetzen den Campus mit seiner Umgebung, geben Orientierung und werden zum Bezugs- und Aktionsraum auch für neue Formen der Mobilität. Die Konzepte müssen daher stark aus dem Freiraum und aus der Perspektive der NutzerInnen dieser Freiräume heraus gedacht werden. Hier bedarf es der Konkretisierungen.

Team C.F. MØLLER|ARUP

Herauszuheben ist der integrierte Ansatz, der der neuen Entwicklung zugrundegelegt wird. Die Verfasser sprechen von der „urbanen Integration“ und von der „bewussten Vermischung früher getrennter Bereiche, die Aufhebung funktionaler und mentaler Barrieren wie die Integration zukünftiger Nutzungen und Nutzungen“. Der Campus soll zu einem wichtigen Baustein der sich verdichtenden Stadt werden. Der komplexe Ansatz der urbanen Verdichtung ist nachvollziehbar und bedarf der konsequenten Durcharbeitung und Vertiefung.

Wichtiger Ausgangspunkt ist der Freiraum, über den sich der Campus räumlich konstituiert. Konsequenter sollen die inneren Freiräume zu einem netzartigen „Campus-Park“ weiterentwickelt werden. Die zusätzlichen Nutzflächen werden entweder über Nachverdichtung im Campusbereich wie über die Entwicklung der nördlichen Ränder

(Hühnerstein) realisiert. Insgesamt erscheint die Variante „Zellkern West“ dabei konsequenter auf die Einbindung in den übergeordneten Kontext hin entwickelt.

Unabhängig von den beiden Varianten, sind die dargestellten Strukturen robust genug, um Raum für unterschiedliche Programmanforderungen bieten zu können. Unklar bleibt der Umgang mit den Randbereichen des Campus zum Neckar. Hier besteht weiterer Konkretisierungsbedarf.

Orientierung gibt ein innerer Boulevard, der die wichtigen Einrichtungen für Fußgänger und Radfahrer miteinander verbindet. Unklar bleibt bislang die räumlich/gestalterische Ausprägung des Boulevards wie auch der Umgang mit der Berliner Straße, die vom Anspruch her als „urbaner Boulevard“ den Eingang in den Campus und zu dessen städtebauliche Visitenkarte entwickelt werden soll. Hier besteht weiterer Klärungs- bzw. Vertiefungsbedarf.

Vertiefungs-/Klärungsbedarfe

1. Konsequente Ausarbeitung des gewählten Ansatzes, den Campus aus der Logik des Freiraumes heraus weiterzuentwickeln
2. Vertiefende Ausarbeitung der Freiraumqualitäten im Campusareal (Raum, Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten, Mitte(n)bildung, Orientierung/Leitsystem...) wie bezogen auf die Berliner Straße
3. Klärung der Randentwicklung zum Neckar
4. Entwicklung der Prozessstrategie zur Transformation des Campus-Areals.

Team KERSTIN HÖGER ARCHITEKTEN - AMSTEIN + WALTHERT - IBV HÜSLER

Im Kern dieses Entwurfsansatzes steht die Verdichtung des Campus-Areals. Es geht um den Aufbau eines „kompakten Wissensquartiers“. Kurze Wege, eine hohe Dichte sowie Zusammenhalt sind wichtige Maxime der Konzeption. Dieser Ansatz basiert auf einer Kritik an der derzeitigen Struktur des Areals als locker bebauter Campus mit seinen großmaßstäblichen und introvertierten Bauten. In der Interpretation des Entwurfsteams ergibt sich daraus „keine räumliche Kohärenz noch ein stimmiges Campusgefüge“. Über die Verdichtung wird daher das Ziel verfolgt, die urbanen Qualitäten des Standortes im räumlichen, funktionalen und sozialen Sinn zu stärken. Dieser Ansatz wird grundsätzlich gewürdigt, lässt jedoch noch viele Fragen offen. Unklar bleibt sowohl die Qualität der öffentlichen Räume, wie auch jener nach den Grenzen einer baulichen Nachverdichtung? Ebenfalls offen ist die Frage nach der qualitativen Gestaltung des Transformationsprozesses, der mehr sein muss, als die Abbildung von Bauphasen, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt ohnehin nur sehr eingeschränkt definiert werden können.

Vertiefungs-/Klärungsbedarfe

- Vertiefende Ausarbeitung des Qualitäten des öffentlichen Raumes (Freiraumqualitäten, Umgang mit EG-Nutzungen, Orientierung/Leitsystem)
- Entwicklung einer Strategie zur Transformation vom Campus zum Quartier (Impuls- bzw. Starterprojekte, Entwicklung/Um- bzw. Neuinterpretation der Freiräume, Quartiers-/Abschnittsbildung, Spielregeln/Module)
- Vertiefende Ausarbeitung von Regeln/Prinzipien einer baulichen Nachverdichtung.

**Team FERDINAND HEIDE - DIE LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
- VKT KÖHLER & TAUBMANN**

Die Leitkonzeption ist gleichermaßen einfach, konsequent aus dem Raum heraus abgeleitet und prägnant zugleich. Neben der Aktivierung verfügbarer Zwischenräume für bauliche Erweiterungen und Verdichtungen, erfolgt die Erweiterung des bestehenden Campus über die Bereitstellung neuer Entwicklungsflächen entlang des teilweise neu trassierten Klausenpfades. Hierdurch wird die Möglichkeit zum Aufbau einer klar ablesbaren Raumkante gegenüber den offenen Freiräumen im Norden genutzt. Der Klausenpfad wie auch die Berliner Straße und der Straßenzug Hofmeisterweg/Tiergartenstraße erhalten einen boulevardartigen Charakter, was ihren herausgehobenen Stellenwert im Gefüge der öffentlichen Räume unterstreicht. Konsequenterweise wird dann auch die Bebauung auf diese öffentlichen Räume reagieren müssen (Adressbildung nach Außen).

Im Inneren des Campus sichert ein Netz an öffentlichen Räumen die notwendigen Erreichbarkeiten und gibt Orientierung. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Entwurfsbearbeitung wirkt dieses Netz noch sehr formal und bedarf der weiteren Ausarbeitung bezogen auf die stadträumlichen Qualitäten.

In der Variante 2 werden die Erweiterungsflächen für die Klinikversorgung westlich des Klinikrings auf den auf den bisherigen Sportflächen ausgewiesen. Der Campus erhält ein Gesicht zum Neckar. Hier wäre aber eine konsequentere städtebauliche/freiraumplanerische Profilierung des Vorfeldes zum Neckar notwendig. So bleibt der städtebauliche Ansatz sehr fragmentarisch.

Die Idee der Anbindung des Campus über eine Seilbahn wirft einige Fragen auf - vor allem die stadtverträgliche Einbindung der technischen Anlagen in den städtischen Kontext.

Vertiefungs-/Klärungsbedarfe

- Vertiefende Ausarbeitung der Qualität der öffentlichen Räume (auch bezogen auf die Interaktionen zwischen der Bebauung und den angrenzenden öffentlichen Räumen, auf

- die Integration notwendiger Verkehrs- und Erschließungsfunktionen wie bezogen auf die Ausbildung der bislang nur grafisch angedeuteten Plätze bzw. Pocketparks).
- Vertiefende Auseinandersetzung mit dem Vorfeld zum Neckar

Team ASTOC - RMPSL.LA - PTV GROUP - TEAMPLAN - SSV ARCHITEKTEN

Von den beiden Varianten kann vor allem jene überzeugen, die die Entwicklungsflächen zum Neckar hin entwickelt. Der Universitäts-Campus erhält ein Gesicht zum Neckar, was eine vollkommen neue Perspektive eröffnet!

Voraussetzung dazu ist die Verlagerung des Zoos wie des Sportgeländes. Während die Verlagerung des Sportgelände auf die Flächen nördlich des Klausenpfades und auf den Hühnerstein durchaus als darstellbar bezeichnet wird, bleibt der vorgeschlagene Standort für den Zoo mit vielen Fragen behaftet, die im Rahmen dieses Verfahrens auch kaum abschließend geklärt werden können. Von daher wird das Team nicht umhinkommen, auch über Alternativen nachdenken zu müssen, sollte der Zoo nicht verlagert werden können. Zudem ist zu klären, wie sich die Freiraumstrukturen des Zoos bei dessen Verlagerung in die neue Entwicklung integrieren lassen. Grundlegend aber sollte am Ansatz der städtischen Ausbildung der Uferkante beibehalten werden, der vertiefend auszuarbeiten ist.

Bezogen auf die innere Strukturierung des Campus wird über die Abfolge von Plätzen, Wegen und Durchgängen ein konzeptiver Vorschlag erarbeitet, der der vertiefenden Durcharbeitung bedarf.

Vertiefungs-/Klärungsbedarfe

- Vertiefende Ausarbeitung des Vorfelds zum Neckar (Städtebauliche Ausbildung der Uferkante, Erschließung der Baufelder, Gestaltung des Uferbereiche, Anforderungen an die Bebauung (Nutzungen, Sockelzonen, Integration der vorhandenen Freiraumstrukturen des Zoos....).
- Entwicklung einer Variante mit (temporärem) Erhalt des Zoos
- Vertiefende Ausarbeitung der inneren Strukturierung des Campus bezogen auf die Differenzierung der öffentlichen Räume und auf die Nachverdichtungspotenziale.

Rudolf Scheuvs

Wien, den 10. November 2018

Kommentierung der Ersten Ideen |
zum Werkstattgespräch am 18. Oktober 2018
durch den Experten:

Prof. Dr. Gerd-Axel Ahrens | Technische Universität
Dresden

Masterplan im Neuenheimer Feld/Neckarbogen-Mobilitätskonzept mit Korrekturen und Ergänzungen vom 07.12.2018

A. Anmerkungen zur Aufgabenstellung und Ausschreibung des Masterplanverfahrens

Die Planung von **Mobilität und Verkehr** ist Bestandteil der Stadtplanung mit dienender Funktion. Das angestrebte Masterplanverfahren hat deshalb auch mit Blick auf Mobilität und Verkehr als integrierter Prozess u.a. folgende **Integrationsaspekte**, d.h. Ziele, Vorgaben, Vernetzungen und Beteiligungen zu berücksichtigen (vgl. FGSV 2013: Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung):

- **Sektoral** aus anderen Fachplanungen wie Klima- u. Umweltschutz, Wirtschaftsförderung etc.
- **Vertikal** aus über- und untergeordneten Planungsebenen (bzgl. u.a. Stadtentwicklung, Bauleitplanung, Verkehrsentwicklung)
- **Horizontal** durch Einbindung in den städtischen und regionalen Zusammenhang über die Abstimmung mit Planungen benachbarter Planungsräume
- **Maßnahmen**, deren Palette und Breite über bauliche hinausgeht und u.a. organisatorische, ordnungs-, preis- und informationspolitische Maßnahmen enthält (z.B. werden über gezieltes Mobilitätsmanagement von Stadt und Universität u.a. Modal Split und Stellplatzbedarf verändert)
- **Modal** durch die Verknüpfung aller Teilverkehrssysteme (MIV, ÖV, Rad- und Fußverkehr, Leihsysteme) des Personen- und Wirtschaftsverkehrs zu einem ganzheitlichen Verkehrssystem
- **Verkehrsursachen und Wegezwecke** u.a. unter Berücksichtigung von Personengruppen, Pkw-Verfügbarkeit/Abstellmöglichkeit, Kosten und Werthaltungen etc.
- **Beteiligung** von Öffentlichkeit, internen und externen Akteuren nach einer transparenten, kontinuierlich prozessbegleitender Systematik
- **Sozial**, d.h. Sicherung der Teilhabe aller Altersgruppen, ethnischen und sonstiger sozialen Gruppierungen der Bevölkerung, Barrierefreiheit und Geschlechterneutralität

Der ausgeschriebene Planungsprozess Masterplan im Neuenheimer Feld strebt ganz offensichtlich auch die Umsetzung dieses aus dem technischen Regelwerk der FGSV zitierten **Anspruchs einer integrierten Planung** an. Neben der routinemäßigen Berücksichtigung der o.g. Integrationsaspekte geben v.a. die **Rahmenvereinbarung und der Ratsbeschluss** vom 24.07.2018 ein solches Vorgehen sowie integrierte Zielvorgaben vor (vgl. Ausschreibung, S.31). Die Ziele sind zu ergänzen, für Evaluation und Monitoring zu konkretisieren und zu operationalisieren. Dort heißt es:

„In der Planungsatelier-Phase ist für die Ideen- und Konzeptentwicklung unter anderem der **„Masterplan 100% Klimaschutz“ zugrunde zu legen**. Jedes Planungsteam prüft:

- eine **Reduzierung des Autoverkehrs** durch umweltfreundliche, flächeneffiziente und klimaneutrale Abwicklung des Verkehrs“

Jedoch wird das noch nicht hinreichend konkretisierte Leitziel „**Reduzierung des Autoverkehrs**“ nur mit baulichen, flächeneffizienten Maßnahmen der Planer nicht zu erreichen sein. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und der geforderten Verkehrs- und Energiewende sind vor allem inzwischen veraltetes Recht überwindende Experimentierklauseln (u.a. für den ruhenden Verkehr nach Stellplatzverordnungen/Beschränkungssatzungen und für die Abwicklung des fließenden Verkehrs u.a. nach StVO und PBefG) und flankierende preis- und ordnungspolitischer Maßnahmen mit Unterstützung von Stadt und Land anzuwenden, um die intendierte Zielerreichung zu sichern. - Somit ist das entsprechende **Commitment von Land, Stadt und Universität** von ebenso zentraler Bedeutung, wie die Erarbeitung guter Pläne.

Die Auftraggeber haben weiter zu konkretisieren, **wie weitgehend die angestrebte Reduzierung des Autoverkehrs** zu betreiben ist: z.B. dass Staus und eine weitere Steigerung des Kfz-Verkehrs durch die Vorgabe eines anzustrebenden Modal-Splits für den Zielverkehr des Planungsgebietes zu verhindern sind oder dass – quasi als untere Grenze der Zielerreichung - lediglich der durch die neuen Nutzung erzeugte zusätzlich Verkehr durch einen entsprechenden „Modal Shift“ so zu verändern ist, dass kein weiterer Zuwachs beim Kfz-Ziel-Verkehr im Planungsgebiet entsteht. Beides sind ambitionierte Zielsetzungen, die nur über die breite Palette integrierter Maßnahmen zu erreichen sind. Diese und wahrscheinlich weitere Vorgaben sind politisch sanktioniert vorzugeben oder im Laufe des Prozesses zu beschließen, so dass die Planungsbüros mit vergleichbaren Randbedingungen arbeiten.

Damit werden auch Fragen der Parkraumbewirtschaftung, der Überwachung, der Preise von Stellplätzen sowie zu beschließende Incentives und Nutzervorteile für die zu planenden Angebote des „Mobilitätsverbundes“ in die Konzepte mit einzubeziehen sein, da hierüber die jeweiligen „**umweltfreundlichen, flächeneffizienten und klimaneutralen**“ **Nachfragen** maßgeblich determiniert und gesteuert werden (**PUSH und Pull**).

Insofern ist im angelaufenen Planungsprozess noch nicht der Punkt erreicht, an dem sich die Beteiligten auf konkrete lokale Maßnahmen konzentrieren können. Der in Aufgabenstellung und Ausschreibung durchaus sinnvoll geplante Prozess sieht sachgerecht **ein iteratives Vorgehen vom Großen (Ziele, konzeptioneller Rahmen) zum Kleinen (konkrete Maßnahmen)** vor.

Für den Bereich Mobilität und Verkehr wäre zunächst die Übernahme bzw. Ableitung weiterer grundsätzlicher Ziele, Definitionen, Strategien sinnvoll, die für den Prozess zu konkretisieren und zu operationalisieren sind. Dabei ist die in Heidelberg übliche **Planungskultur** sowie die für den Wissenschaftsstandort **der Universität Heidelberg offensichtlich bestehende Vorbild- und Vorreiterfunktion** von Bedeutung. Wie oben bereits erwähnt, sind die Ziele des Klimaschutzes zu übernehmen und grundsätzlich Anforderungen der Nachhaltigkeit und weiterer Sektoren für den Masterplan „Im Neuenlander Feld/Neckarbogen“ abzustimmen und von den drei Hauptakteuren Universität, Stadt und Land zu bestätigen. Für Evaluation und Monitoring (Erfolgskontrolle) sind die Ziele weiter zu konkretisieren und zu operationalisieren.

Für das Feld Mobilität und Verkehr eines Bereichsplanes einer Stadt dient üblicherweise der laufend fortzuschreibende **informelle Verkehrsentwicklungsplan - VEP** (bzw. der ähnlich aufgebaute **Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP** nach EU-Empfehlungen) als Bezug und Rahmen, aus dem die Ziele zu übernehmen wären. In Heidelberg wird mit der Aufstellung/Fortschreibung eines VEP (der u.a. als Fachbeitrag Verkehr zum F-Plan Bedeutung hat und durchaus als Pflichtaufgabe der Gemeinden zu sehen ist) aber gerade erst begonnen. - Ebenfalls von großer Bedeutung ist der **formelle Nahverkehrsplan - NVP**, der alle fünf Jahre aufzustellen und aus den VEPs einer Nahverkehrsregion abzuleiten ist.

Mit beiden Plänen sollte der hier zu entwickelnde **Masterplan Neuenheimer Feld kompatibel** sein, d.h. Vorgaben des Nahverkehrsplanes übernehmen bzw. Empfehlungen und Inhalte zur Übernahme in den NVP in enger Abstimmung entwickeln. - Ebenso sind in Kooperation mit der anlaufenden Verkehrsentwicklungsplanung ggf. rekursiv für diese aus dem Planungsprozess Neuenheimer Feld Empfehlungen für Ziele, Strategien und Maßnahmen der Stadt/Region zu erarbeiten und abzustimmen.

Ausgehend von der **Aufgabenstellung und Ausschreibung** zum Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen stellten sich mit Blick auf das Mobilitätskonzept des Themenfeldes 2 dem externen Fachberater u.a. **folgende Fragen:**

- Soll die Überprüfung und Neuorientierung von Mobilität und Verkehr im Untersuchungs- und Planungsgebiet (multimodale Erreichbarkeit, Anbindung und Erschließung) nach der in Lehre, Theorie und Regelwerk üblichen Rangfolge der Grundsätze
 1. Verkehrsvermeidung
 2. Verlagerung des Kfz-Verkehrs
 3. Verträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs

mit folgender ökologischer Gewichtung der Verkehrsmittel

1. Zu Fuß gehen
2. Radfahren
3. ÖPNV
4. Leihfahrzeuge
5. Emissionsarmer motorisierter Individualverkehr (E-Fahrzeuge)
6. Konventioneller motorisierter Individualverkehr

erfolgen? (Das wäre sachgerecht nach dem Stand des Wissens und würde zu den sog. PUSH-Maßnahmen zur Minderung des Kfz-Verkehrs führen, die trotz der vorgegebenen Ziele dann aber in aller Regel politisch kontrovers diskutiert werden!)

Deshalb sind für die Erstellung des Masterplans von entscheidender Bedeutung, welche Ziele und Vorgaben konkret für eine emissionsarme Abwicklung des Verkehrs mit weniger Aufkommen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) zu berücksichtigen sind. Diese **Ziele sind möglichst im Konsens zu entwickeln und von den Auftraggebern zu bestätigen/beschließen!!?**

Aus einer konsequenten strategischen Umsetzung dieser Ziele würden insbesondere Maßnahmen zum ruhenden Verkehr resultieren: abgestimmte flächendeckende Parkraumbewirtschaftung auf fiskalischen wie öffentlichen Flächen mit vorzugsweise peripher angeordneten Stellplätzen und nur noch Kurzzeitstellplätzen in zentralen Bereichen - Ausnahme öffentliche Leihfahrzeuge wie Car-Sharing, Leihfahrräder, Taxen, etc. Dazu gehört eine **abgestimmte Preispolitik und Überwachung**.

(Beispiel einer innovativen Maßnahme ist die frühere Praxis der Universität Kassel: Nutzungsvoraussetzung für Dauerstellplätze der Beschäftigten auf dem Campus war ein gültiges ÖPNV-Jobticket!)

- Gibt es in der Stadt Heidelberg aktuelle Zielvorgaben (nicht älter als fünf Jahre) der Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklungsplanung/SUMP, Luftreinhalteplanung, Klimaschutz, Lärminderungsplanung, Nahverkehrsplanung, Wirtschaftsförderung etc., die zu beachten und aufzunehmen sind? – **Wo diese Ziele fehlen, sind sie aus der Masterplanung**

Neuenheimer Feld rekursiv auch für die übergeordneten Pläne integriert mit abzuleiten und der Stadt/Region zur Anpassung/Übernahme für die eigenen formellen und informellen Planungen zu empfehlen.

- Wurden die Vorgaben/Planungsaufträge wie der **Ausbau des Klausenpfades**, einer fünften **Neckarquerung** sowie für **neue ÖPNV-Angebote und -Netzelemente** aus der übergeordneten Netzkonfiguration „ganzheitlich“, i.d.R. im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (mit der darauf aufbauenden Nahverkehrsplanung), abgeleitet? – **Sie wären kaum allein aus Sicht des Neuenheimer Feldes „gerichtsbeständig“ abzuwägen und zu begründen.**

Gibt es aktuelle integrierte Netzplanungen in Heidelberg, aus denen ggf. die o.g. Maßnahmen abzuleiten und zu begründen sind? Oder handelt es sich lediglich um langjährige Forderungen aus eher lokaler Sicht?

- Nach welchen Regeln und Grundsätzen werden in Heidelberg das Vorbehaltsnetz (Vorfahrtstraßen mit überwiegend T50) sowie die T30-Zonen festgelegt? - Gehören Straßen der Kategorie D (Haupterschließungs- und Sammelstraßen) automatisch zu T30-Zonen? (Soll für das Neuenheimer Feld die Umsetzung möglichst einfacher Grundsätze für eine autoarme Erschließung der Universität angestrebt werden, die mit möglichst wenig Schildern auskommt (z.B. als eine große T-30 und Halteverbotszone?)
- Sind die bereits 1960 und 2002 formulierten Vorstellungen/Konzepte (vgl. S. 29) noch problemadäquat und zeitgemäß v.a. bzgl. der Parkraumbewirtschaftung und der Konzeption des Innenbereiches der Uni als verkehrsberuhigter und in großen Teilen als Fußgängerbereich?

Gibt es ein aktuelles Erschließungskonzept bzw. planerische/straßenverkehrsbehördliche Grundsätze für das Untersuchungsgebiet, die zu beachten sind?

- Sind Abstimmung und Einbindung von Verkehrsplanung **und** Straßenverkehrsbehörde zur Sicherung und Umsetzung der Vorstellungen des Masterplans zur Abwicklung des Verkehrs gewährleistet? Wie wird sichergestellt, dass die Straßenverkehrsbehörden die angestrebten Planungen umsetzen?
- Werden Prinzipien der Nahmobilität, z.B. kleinteilige Entwicklungen von Nutzungen/Angeboten v.a. in Erdgeschoss und von Freiräumen aufgegriffen, so dass primär durch aktive Ortsveränderungen fußläufiges Leben auf dem Campus erzeugt wird?

B. Positionen zu den UPI-Anmerkungen vom 01.11.2018:

1. Straßenbahnring

Zustimmung

Die Haltestellen einer aus Nutzersicht vorzugsweise einzurichtenden **ÖPNV-Erschließung mit Straßenbahn** sollten möglichst zentral liegen und die zu erschließenden Nutzungen in weniger als 300 m Entfernung erreichbar machen.

Wegen der Vorrangstellung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollten Parkplätze im Mittel in größerer Entfernung als 300 m peripher angeordnet werden (Ausnahme Behindertenstellplätze, Laden/Lieferräume, Car-Sharing)

Zur ÖPNV-Netz- und Angebotsplanung sind Abstimmung mit VEP und NVP erforderlich.

2. People-Mover

Zustimmung

Grundsätzlich ist bzgl. anfälliger, kostenintensiver (Betrieb und Unterhaltung) sowie gestalterisch nicht einfach zu integrierender Elemente - noch dazu, wenn sie mit günstiger Lage von Haltestellen überflüssig werden - kritische Distanz geboten.

3. Straßenbahnanbindung Berliner Straße

Noch nicht zu beurteilen

4. Straßenbahn über Neckar zum S-Bahnhof Wiebingen

Noch nicht zu beurteilen

Planung von VEP und NVP

5. Park und Ride am Bhf. Wiebingen

6. Ausbau Klausenpfad für MIV

7. Nordzubringer

8. Neckarquerung für MIV

Auch Maßnahmen 5 bis 8 sind ohne Zielrahmen, Analyse- und Ortskenntnis und vor allem als gesamtplanerische Fragestellung der Stadt Heidelberg noch nicht zu beurteilen. Zutreffend hingewiesen wurde bzgl. der Neckarquerung von UPI auf die verkehrsinduzierenden Effekte von Maßnahmen zur Verbesserung des MIV-Angebotes, für die flankierende Maßnahmen zur Nachfragedämpfung Teil einer Konzeption werden sollten.

C. Positionen zu den UPI-Bausteinen einer nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme des Campus NHF

Zustimmung, dass ein **MIV-Modal-Split von 53 %** (des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs auf dem Campus von Studenten und Bediensteten?) als eher hoch und damit **ungünstig** zu beurteilen ist.

Zum Vergleich wurden im Rahmen einer Diplomarbeit an der TU Dresden (vgl. Sören Bauer (2009): Mobilitätsmanagement zur Verbesserung einer nachhaltigen Erreichbarkeit von Universitäten, DA TU Dresden) für einen mittleren Werktag im Jahre 2008 für die TU-Bediensteten ein MIV-Anteil von 35 % ermittelt, der deutlich über dem der dortigen Studenten mit ca. 10 % liegt (TU-Bedienstete 2008: ÖPNV: 23 %, NmIV: 42 %). Zurzeit läuft eine Befragung am Lehrstuhl von Prof. Gerike zum Verkehrsverhalten an der TU Dresden. Aus der ersten Grobsichtung der Ergebnisse für 2018 ergibt sich ein vorläufiger Anteil Beschäftigter, die mit dem Auto zur TU kommen, der deutlich niedriger als der 2008 ermittelte Wert von 35% ausfallen wird. (Eine präzisere Angabe ist derzeit auf Basis der noch nicht vollständig aufbereiteten Rohdaten noch nicht möglich.)

Vor diesem Hintergrund sollten bezüglich des Ziel- und Quellverkehrs zum Campus Zielvorgaben entwickelt werden, wonach vor allem die entsprechend anzupassenden Stellplatzzahlen und Standorte zu entwickeln sind. Die **MIV-Nachfrage** lässt sich über Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sowie durch Parkraummanagement (Preispolitik und Überwachung) maßgeblich **zielgemäß beeinflussen**. Wo es gelingt, das MIV-Aufkommen künftig zu senken, könnte mit erster Priorität auf Stellplätze in öffentlichen Straßenraum verzichtet werden (vgl. Praxis in der Innenstadt Zürich: Ermittlung und Festlegung des „qualifizierten Bedarfs“; werden die Zielzahlen durch bauliche Maßnahmen mit nachzuweisenden Stellplätzen übertroffen, sind diese im öffentlichen Raum anders zu nutzen).

UPI führt zutreffend aus, dass in enger Kooperation mit allen Beteiligten ein Bündel integrierter Maßnahmen (s.o) zu entwickeln ist. Zu den Vorschlägen im Einzelnen:

1. Bau einer Straßenbahnringlinie

Grundsätzlich Zustimmung aus Nutzersicht. Das ÖPNV-Angebot ist aber auf anderer Ebene zu entwickeln und zu entscheiden. Gleichwohl erscheint eine Machbarkeitsstudien für eine solche Maßnahme, die auch Kosten und Nutzen erfasst und damit die Fördervoraussetzungen nach dem GVFG (Standardisierte Bewertung) sowie die Folgekosten für den Aufgabenträger, sinnvoll.

2. Einbezug von mehr als 2.100 kostenlosen Stellplätzen in die Parkraumbewirtschaftung

Richtig und wichtig!

3. Nachfragesteuerung des MIV über Parkgebühren

Es ist richtig, dass die Nutzung des nachhaltigeren ÖPNV nicht teurer sein sollte, als mit einem Kfz zur Universität zu kommen. Auch die Preisentwicklungen (Teuerungsraten) sollten anders als in der Vergangenheit akzentuiert werden. (Es kann sicher nicht von heute auf morgen die Kostenstruktur der Mobilität auf den Kopf gestellt werden, für einen Modal-Shift wären aber Entwicklungsstufen von Bedeutung, wonach der ÖPNV in Relation zum MIV zunehmend günstiger wird.

Intelligent erscheint auch die Lösung nach dem o.g. „Kasseler Modell“, das als Parkschein für im Gebiet beschäftigte Dauerparker ein gültiges ÖPNV-Job-Ticket im Fahrzeug als Grundtarif vorsieht. Mit diesem Ansatz wurde ein deutlicher Modal-Shift zugunsten des ÖPNV bewirkt. (Seitdem das Land Hessen jedoch allen Landesbediensteten kostenlos ein Jobticket zur Verfügung stellt, musste diese Art, das Parken von Universitätsbediensteten zu erlauben, neu definiert werden.)

4. Stellplatzverpflichtungen

Es ist richtig, dass die mit den Zielen einer nachhaltigen Verkehrsplanung überwiegend nicht mehr zu vereinbarenden Satzungen in veralteten Landesbauordnungen vielerorts gesenkt oder gutachterlich durch die Untersuchung des qualifizierten Bedarfes ersetzt werden. Über den Nachweis eines künftig reduzierten MIV kann auf erhebliche Investitionen und Flächen für den ruhenden Verkehr verzichtet werden. Die für den Campus NHF zu entwickelnden Zielzahlen sollten als Orientierungswert für die Ableitung der erforderlichen Stellplätze gewählt werden. Zur rechtlichen Absicherung können die eingesparten Flächen ggf. vorerst gesichert und als Freiräume genutzt werden (vgl. Vorgehen im Wohngebiet Vauban/Freiburg, wo nur Eigentümer/Mieter mit Kfz im Haushalt Stellplätze kaufen/anmieten müssen).

17. Parkgebühren für alle Pkw-Stellplätze

Die Vorschläge sind von großer Bedeutung

24. GFZ und Verkehrsverlagerung

Wirkungszusammenhänge und rechtliche Umsetzung fraglich.

Als pragmatischer und operabler Weg erscheinen eine Stellplatzbegrenzung und eine marktwirtschaftliche (die Nachfrage damit steuernde) Preisgestaltung der Stellplatzgebühren. Grundsätzlich sollten bequem zu erreichen und den Parksuchverkehr maßgeblich verursachende Stellplätze im öffentlichen Straßenraum deutlich teurer als die in Garagen und auf Parkplätzen sein.

Die oben nicht erwähnten UPI-Vorschläge erscheinen grundsätzlich sinnvoll, sind aber ohne Detailkenntnisse vom Unterzeichner, vor allem auch hinsichtlich ihrer Kosten und Kostenträgerschaft, noch nicht zu beurteilen.

gez. G.-A. Ahrens

Kommentierung der Ersten Ideen |
zum Werkstattgespräch am 18. Oktober 2018
durch den Experten:

Prof. Dr. Andreas Knie | Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung

Grundfragen bei der Neuentwicklung des Neuenheimer Feldes

Vorbemerkung

Die Entwürfe der Büros sind alle sehr kreativ, vielfältig, bunt und phantasievoll angelegt. Allerdings sollten sich alle Beteiligten für die weitere Konkretisierung auf Grundparameter der zukünftigen gesellschaftlichen Entwicklung einlassen. Wie wird sich die Welt in den nächsten 25 – 50 Jahren entwickeln und was brauchen wir dazu? Alle Entwürfe verlängern die bereits bekannten Verkehrswelten und dehnen den bekannten „Möglichkeitsraum“ weiter aus. Die bisher definierten Zukünfte sind aus der Vergangenheit heraus definiert. Beispielsweise wird immer und überall damit spekuliert, dass wir Wachstum haben werden. Dies ist allerdings grundsätzlich zu bezweifeln. Dies wird insbesondere den bisherigen „Treiber“ des Feldes Wissenschaft und Forschung betreffen. Eine lineare Fortschreibung des Bisherigen ist nicht erwartbar. Dies gilt für Laborräume wie für Straßenbahnen gleichermaßen.

Trends

Es gibt Entwicklungslinien (Korridore oder Pfade) die für die nächsten drei bis fünf Dekaden als unstrittig gelten. Die Kunst des Gestaltens liegt nun darin, diese Pfade (oder Trends) für sich zu nutzen und damit ein Höchstmaß an Qualität für ein neues Stadtquartier zu generieren. Voraussetzung dazu ist allerdings, sich von allen bisher bekannten Themen, Techniken und Routinen zumindest gedanklich zu verabschieden (Pfadabhängigkeit) und neuen „Denkraum“ zu gewinnen. Die folgenden Trends scheinen für das Neuenheimer Feld relevant:

- Demographie: Deutschland wird in den nächsten Jahrzehnten deutlich schrumpfen. Der Sterbeüberschuss wird in den nächsten 30 Jahren deutliche Zeichen setzen. Die in Deutschland lebende Personenzahl wird genauso zurückgehen wie der Bedarf an Raum und Verkehrsfläche; die Zahl der Einwanderer wird gering bleiben und kann diesen Trend nicht kompensieren
- Digitalisierung: Die Nutzung des mobilen Internets verändert ALLES! Alles und jedes zu vergleichen, zu bewerten und zu kaufen, schiebt die digitalen Marktplätze in den Vordergrund. Die Welt wird zu einem Marktplatz, der jederzeit verfügbar ist und auch liefert. Wer hier nicht mitspielt, der existiert nicht mehr. Eine unmittelbare Verkehrsmittelwahl wird es nicht mehr geben. Alles wird digital vermittelt
- Individualisierung und Pluralisierung: Die Grundfesten moderner Gesellschaften werden neu ausverhandelt. Stabile Institutionen wie Ehe und Familie geraten ins Wanken. Der Traum von einem neuen Leben wird neu definiert (Tendenzen: knapp die Hälfte der Ehen in Deutschland wird geschieden, ein Viertel der Erziehenden tun dies Alleine (in Städten bereits mehr als 30 Prozent)). Dieser Trend hängt mit dem vorherigen zusammen: wir bewegen uns in eine „Multioptionsgesellschaft“ mit hochgradigen „Entropie“ Erscheinungen. Jeder zu seiner

eigenen Zeit im eigenen Raum. (Familiäre-) Gemeinschaft gilt nur noch temporär und kann nicht mehr dauerhaft wirksam werden

- Nachhaltigkeit: Die Sensibilität für die Fragilität der natürlichen Grundlagen wächst. Der Erde die Ressourcen einfach so zu entnehmen wie dies gerade so passt (Stein- und Braunkohle, Öl, Uran usw.) funktioniert im Bewusstsein der Menschen und einfach auch ganz objektive zukünftig nicht mehr. Ein zukünftiges Stadtquartier mit fossilen Brennstoffen zu betreiben, ist schlichtweg absurd. Auch Mobilitätsinfrastrukturen werden sich daran messen lassen müssen und ihre Bereitstellungsqualität diesen Trends zu unterlegen.

Konsequenzen

Diese sind erst in Ansätzen erkennbar: Bewegen wir uns von einer Zweiten Moderne bereits wieder in Richtung einer Dritten Moderne? Einige Folgerungen im Zeitraffer und für die ja dann stattzufinden Diskussion:

- Lebensmodelle werden temporär begrenzt (Ehe, Haus, Garten und Auto); der Traum von einem „guten Leben“ neu ausverhandelt. Das eigene Haus im Garten und Auto steht zur Disposition
- Flexibilität und Multioptionalität definieren die Lebensformen:
- Arbeitszeiten und Arbeitsorte variieren (der Bedarf an Büro- oder Laborräume werden radikal zurück gehen und sich in multioptionale Räume entlang einer globalen Wertschöpfungskette des Wissens entwickeln
- Die Zahl der Studierenden wird drastisch zurückgehen und auch die außeruniversitäre Wissenschaft steht vor grundlegenden Umbrüchen (fehlender Impact); die kommunizierten Raumbedarf sind qualitativ und quantitativ zu hinterfragen
- Verkehrsmittel werden genutzt und nicht mehr eigentumsrechtlich besessen; entscheidend sind Optionen nicht mehr Bereitstellungslogiken (Parkplätze wird es in der Zukunft der Mobilität nicht mehr geben und auch die Vorstellung, dass man mit einem 1,8 t Fahrzeug von Punkt zu Punkt fährt und dieses überall als Bereitstellungsreserve verfügbar hat)
- Räume werden durch Vielfalt und Ambivalenztoleranz erst attraktiv
- Architektur und Raumgestaltung sind optional zu gestalten, infrastrukturelle Festlegungen mit einem auf lange Zeit festgelegten Nutzungsprogramm zu vermeiden.

Schlussbemerkung

Um das Neuenheimer Feld nachhaltig zu gestalten („Masterplan“) und damit auch für die nächsten 50 Jahre mit hoher Brauchbarkeit zu versehen, ist die Debatte erst jetzt begonnen worden. Wir werden auch in Zukunft Leben, Arbeiten und Lieben, aber wir werden es anders tun und dabei wird auch die bauliche Umwelt ein Höchstmaß an Flexibilität zeigen müssen. Dies ist in den bisher vorliegenden Planungen leider noch nicht berücksichtigt. Wir brauchen hierzu ein völlig offenes „Playing Field“.

Kommentierung der Ersten Ideen |
zum Werkstattgespräch am 18. Oktober 2018
durch den Experten:

Till Rehwaldt | Rehwaldt Landschaftsarchitekten

Masterplan Im Neuenheimer Feld

Freiraum als grüne Infrastruktur

In der grundsätzlichen Diskussion über die Strategie der Weiterentwicklung kommt dem Freiraumsystem die Funktion einer „grünen Infrastruktur“ zu. Zunehmend wird es wichtiger, den Raum multifunktional zu nutzen, vor allem auch Funktionen des Regenwassermanagements mit einzubeziehen. Weiterhin wird es wichtiger, über Vernetzungen nachzudenken. Neben den ökologischen Argumenten spielen hier auch die Fragen der Mobilitätsentwicklung eine Rolle. Über ein Netz von qualitätsvollen Freiräumen werden Fuß- und Radwege attraktiver, fällt es leichter, von den Tram-Haltestellen aus auch weiter entfernt liegende Ziele ohne PKW zu erreichen.

Bestehende Werte

Je nach Variante (Fokus Innenverdichtung / Fokus Außenentwicklung) wird es möglich sein, den Bestand mehr oder weniger zu berücksichtigen. In jedem Fall sollten jedoch als eine Ausgangsbasis zunächst die vorhandenen Werte und Potentiale der Freiräume definiert werden. Es sollte also Klarheit darüber geben, welche Freiraumqualitäten im Zuge einer Verdichtung wegfallen und in welcher Form ein Ausgleich möglich ist. Die Abwägung, inwieweit eine Bestandsverdichtung erfolgt, sollte demzufolge auch unter Berücksichtigung der bestehenden und dann zukünftig zu erwartenden Freiraumqualitäten getroffen werden.

Grüne Kerne

Selbst bei einer starken Innenverdichtung sollte es „grüne Kerne“ geben, die nicht überbaut werden. Je dichter die Bebauung, desto wichtiger wird die Funktionalität und gestalterische Qualität der einzelnen Räume. Es sollte aus dem Entwurf deutlich werden, welche Teile des Bestandes dafür geeignet sind.

Hierarchie der Räume

Das strukturbildende Freiraumsystem muß neben der Funktionalität der Flächen auch eine gewisse Orientierung ermöglichen. Vom Entwurf wird eine Aussage zu Hierarchie von Räumen erwartet. Gibt es eine zentrale „Grüne Mitte“ oder ein dezentrales System? Aufgrund der Größe des Gebietes und auch der zu bewältigenden Wege erscheint die zweite Variante derzeit erfolgversprechender. Insofern kann es richtig sein, einzelne wichtige Freiräume jeweils städtebaulichen Clustern zuzuordnen oder/und den Grünraum als „Trennmittel“ auch zwischen den Clustern zu definieren.

Auch wird es wichtig sein, die Räume im Zusammenhang mit den Bewegungslinien für Fußgänger und Radfahrer zu konzipieren. Priorität liegt hier auf der Verbindung zum Neckar und der Berliner Straße.

Typologien

Neben der gebotenen Multifunktionalität ist es dennoch auch geboten, für das Freiraumangebot unterschiedliche Typologien zu entwickeln. In der Regel wird es der Grad an Öffentlichkeit sein, der den Räumen Charakter und Identität gibt. Zentrale Räume werden eher öffentlich geprägt sein, gebäudenaher Räume eher einen etwas intimeren Charakter haben können.

Fuß- und Radverkehr

Der derzeit stark vom PKW-geprägte Campus sollte sich stärker auch dem Fußgänger und Radfahrer öffnen. Durch attraktive, sinnvoll geführte Wegebeziehungen und qualitätsvolle Freiräume kann dieses Ziel unterstützt werden. Die ggf. etwas weiteren Wege von den Haltestellen können somit komfortabler werden. Auch sollte geprüft werden, inwieweit die Attraktivität dieser „Verbindungsräume“ durch entsprechende Erdgeschoßnutzungen (Eingänge, kleine Shops, Cafeteria...) unterstützt werden kann.

Neckarbogen

Am Neckarbogen treffen zwei Freiraumsysteme aufeinander, die sowohl morphologische Unterschiede aufweisen als auch durch verschiedenartige Funktionalitäten gekennzeichnet sind. Wichtig ist hier die Verzahnung beider Systeme, vor allem eine starke Transparenz und Durchlässigkeit zwischen Flusssraum und Campus. Die Verschneidungszone sollte vorwiegend durch öffentliche Nutzungen geprägt sein. Für die Freiraumqualität wäre es hilfreich, wenn die Erdgeschoßzonen der Gebäude möglichst offen (räumlich und funktionell) ausgeprägt sind. Geschlossene Fassaden und abgeschlossene Nutzungen (z.B. technische Infrastruktur, Versuchshallen, Labore) sollten hier eher nicht eingeordnet werden.

Regenwassermanagement

Für ein effektives Regenwassermanagement sind (bei zunehmender Verdichtung) alle verfügbaren Räume auf ihr Potential zu untersuchen. Vor allem bei Neubauten sollte das Wasser soweit als möglich bereits auf den Dächern zurückgehalten werden. Dafür ist eine ausreichende Bemessung (Volumen, Gebäudestatik) vorzusehen.

Bei der Konzeption einzelner Freiräume sind immer auch Flächen für Retention, Versickerung bzw. Verdunstung mitzudenken.

Freiraum als Labor

Die Innovationskraft und die zukunftsgerichteten Ansätze der Forschungseinrichtungen im Campus sind nicht nur ein Thema in der funktionellen Ausstattung oder der Architektur von Gebäuden. Auch im Freiraum besteht der Anspruch, innovative und teilweise experimentelle Ansätze zu entwickeln. Ein „Freiraumlabor“ kann in vielen Teilen ergänzend dafür genutzt werden. Insofern sollte zwar einerseits das Ziel einer möglichst ruhigen, orientierungsfähigen Gestaltung der Anlagen verfolgt werden, andererseits sollten auch Spielräume für Individualität und temporäre Nutzungen erhalten bleiben.

Biodiversität

Das bestehende Konzept eines geografisch konzipierten „Arboretums“ ist ein besonderer Wert des Campus und besitzt eine hohe Spezifität. Es sollte geprüft werden, inwieweit dieses Konzept weiterentwickelt werden kann. Dabei wird sicher der ursprünglich sammlungstechnisch und regional geprägte Ansatz hinterfragt werden. Es bestehen jedoch gewisse Chancen, daraus einen modernen Ansatz für eine Biodiversität zu entwickeln, welche sich nicht nur auf heimische Arten beschränkt, sondern - möglicherweise fachlich begleitet - auch Aspekte unterschiedlicher Regionen (Herkünfte) berücksichtigt und dabei den Fokus nicht nur auf Gehölze setzt.

Kommentierung der Ersten Ideen |
zum Werkstattgespräch am 18. Oktober 2018
durch den Experten:

Prof. Brian Cody | Technische Universität Graz

Stellungnahme, Energiekonzepte

1. Workshop, Masterplan Universität Heidelberg

Die Masterplanansätze unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Art des Umgangs mit der erforderlichen zusätzlichen Baumasse und zwar, ob diese allein durch eine Nachverdichtung auf dem bestehenden Campus oder in Kombination mit einer Expansion auf zusätzlichem Baugrund im Norden bzw. zum Neckar hin erfolgt.

Bei der Nachverdichtung gilt es zu beachten, dass neben den möglichen positiven Aspekten hinsichtlich urbaner Dichte auch negative Aspekte wie eine Verstärkung des Wärmeinseleffekts und ungünstige Auswirkungen auf die Belichtung und Besonnung der Gebäude und Zwischenräume (Plätze) auftreten können. Der Umgang mit der dritten Dimension (Z-Achse) ist in diesem Zusammenhang zu überlegen (z.B. die Verwendung unterschiedlicher Gebäudehöhen).

Bei der Darstellung des Energiekonzepts im jeweiligen Masterplan sind die Maßnahmen zur entwurfsbedingten Reduzierung des Energiebedarfs, die Integration der Energieversorgungssysteme und ggf. Energiespeicherungssysteme in den Entwurf, Energieverteilungsnetze im Campus (z.B. Anergienetz) sowie evtl. Anlagen zur Synergieausnutzung (z.B. Stoffstromkreisläufe am Campus) darzustellen und zu beschreiben.

Bei der Planung von Anlagen zur solaren Stromproduktion ist die Geometrie der geplanten Bebauung (Baukörperanordnung und Orientierung, Form, urbane Dichte) zu berücksichtigen und ggf. zu optimieren.

Durch die Ausarbeitung exemplarischer Situationen können die Konzepte zur aktiven und passiven solaren Energienutzung plausibilisiert werden.

Konzepte wie beispielsweise Biogas- bzw. Wasserstoffproduktion am Campus sollten mit groben Schätzungen der möglichen Erträge hinterlegt werden.

Konzepte zum Umgang mit der verbauten Energie (Energieaufwand der Herstellung, Sanierung, Abriss etc.) sollten dargestellt und mit groben Schätzungen untermauert werden.

Es ist zu überlegen und darzustellen, wie sich die anstehenden Herausforderungen im energetischen Bereich (Nearly-Zero Energy Buildings 2020, Energiewende etc.) im städtebaulichen Konzept ausdrücken.

Bei Strategien wie die Auslagerung des Zoos und der Sportflächen, um mehr Fläche am Campus zu gewinnen, sind die Folgen im Gesamtkontext zu erörtern und darzustellen (z.B: wohin kommt der Zoo und was sind die energetischen Vor- und Nachteile dieses Ansatzes?)

Weitere Aspekte:

- das Potential der aktiven solaren Energieproduktion kann durch möglichst niedrige Bebauung sowie optimale Orientierung und Anordnung der Baukörper maximiert werden
- optimale Orientierung der Baukörper mit Längsachse in Ost-West-Richtung
- Optimierung der Gebäudeabstände nach Sonnenstrahlung im Winter
- evtl. Höhenstaffelung nach Norden hin
- Kompaktheit der Baukörper

- bei der Auswahl der Gebäudetypologie soll das Potential für die Integration von Kommunikationsräumen (außen und innen) bedacht werden
- bei der Gestaltung der Außenräume gilt es Plätze zu schaffen, die im Winter gut besonnt und möglichst vom Wind geschützt sind. Die Integration von Vegetation und Wasserflächen ist zu überlegen

14. November 2018

Univ. Prof. Brian Cody
Energy Design Cody Consulting GmbH

Stellungnahme, Energieaspekte Workshop Mobilität, Masterplan Universität Heidelberg

Angenommen, alle vier Masterplanansätze gehen von der gleichen Gesamtzahl der Belegschaft und Studierenden aus (theoretisch könnte ein Ansatz mehr oder weniger Personen bzw. auch andere Personentypen anziehen), dann ist der bei dem Thema Mobilität in energetischer Hinsicht entscheidende Faktor der Anteil der Personen, welcher die Reisen zu und von dem Campus mittels PKW bzw. MIV (motorisierter individueller Verkehr) unternehmen. Um den Gesamtenergiebedarf und die assoziierten CO₂-Emissionen zu minimieren, sollte dieser Anteil so gering wie möglich ausfallen.

Dies kann durch die Maximierung der Attraktivität der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) gegenüber dem MIV gelingen. Dafür sind wiederum folgende Maßnahmen entscheidend:

- Attraktivität MIV reduzieren; z.B. Parkplatzanzahl und Gebühren, Straßendimensionierung/ Staubbildung
- Attraktivität ÖV erhöhen, auch für Personen, die von außerhalb der Stadt anreisen

Die konkreten Maßnahmen, welche vorgesehen werden, um dieses Ziel zu erreichen, sollten im jeweiligen Masterplanansatz dargestellt werden, so dass ein sinnvoller Vergleich der Lösungen ermöglicht wird.

Die Gesamtenergieeffizienz und Nachhaltigkeit des Masterplans werden durch folgende weitere Faktoren ebenfalls beeinflusst:

- Art des ÖV; Bus, Bahn, Straßenbahn, Gondel etc.
- benötigte Infrastruktur (Brücken, Straßenausbau etc.) und deren Energiebedarf in der Herstellung und im Betrieb

Andere Aspekte, die aus energetischen Gesichtspunkten zu bedenken sind:

- Verkehr auf dem Campus und die Implikationen für die Nutzungen in den Gebäuden (z.B. Lärm, Luftverschmutzung und natürlicher Lüftung) sowie für die Nutzung der Außenplätze
- Stromversorgung für die Ladung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen

6. Dezember 2018

Univ. Prof. Brian Cody
Energy Design Cody Consulting GmbH

Kommentierung der Ersten Ideen |
zum Werkstattgespräch am 18. Oktober 2018
durch den lokalen Fachvertreter:

Prof. Michael Braum | IBA Heidelberg

Masterplanung INF

C.F.Moller | ARUP | HENN

In der weitergehenden Bearbeitung müssen die richtig genannten Ziele:

- Belebter Campus (durch Mischung)
- Adaptiver Campus (durch Nutzungsoffenheit + Polyvalenz) sowie
- Nachhaltiger Campus (durch CO² Neutralität)

städtebaulich, d.h. in Stadträumen und architektonisch, d.h. in StadtBautypologien ablesbar werden, die die Einzigartigkeit des neuen Campus und dessen Erweiterungsfähigkeit sichtbar werden lassen.

Dabei empfiehlt es sich, die Variante „Zellkern West“ als Vorzugsvariante weiterzuentwickeln und deren verkehrsplanerischen Konsequenzen stadt- und landschaftsräumlich integriert weiterzuentwickeln.

Der Grundgedanke, dass die Entwicklung des Campus Verbesserungen für die Gesamtstadt haben muss, wird ausdrücklich begrüßt. In diesem Kontext sollten die verkehrsreduzierenden Maßnahmen durch den Bau einer 5. Neckarquerung für beispielsweise Bergheim, aber auch die Berliner Straße quantitativ wie qualitativ herausgearbeitet werden. Die Idee, die Berliner Straße als „Universitätsboulevard“ zu denken, ist dabei ein richtiger Schritt, nicht zuletzt, um die Vernetzung des Campus mit Neuenheim zu ermöglichen. Diese Überlegungen sollten in der Vertiefung des Konzeptes Berücksichtigung finden.

Ferdinand Heide | Die Landschaftsarchitekten | VKT Verkehrsplanung

Der Beitrag überraschte durch das vorgeschlagene Verkehrssystem, der Kombination von Seil- und Trambahn. Die Leistungsfähigkeit dieser beiden Systeme lassen, so die Verfasser, eine zusätzliche Neckarquerung für den MIV, auch bei einer Verdoppelung der BGF, nicht notwendig werden. Dies muss im weiteren Verfahren, gleich bei welcher der beiden Varianten, validiert werden.

Das städtebauliche Konzept liegt im Widerspruch zum ursprünglichen, wenn auch aufgrund der schlechten Freiraumsituation gegenwärtig nur bedingt erlebbaren, „Geist“ des Campus, dem der offenen

Stadtlandschaft. Dies berücksichtigend, müssen in der Überarbeitung zwingend die stadträumlichen Verbesserungen dieses Paradigmenwechsels, herausgearbeitet werden.

Team KHA

Der von der Verfasserin vorgeschlagene strategische Ansatz überzeugt im Sinne eines Baukastensystems, wobei die Werkzeuge im Einzelnen nicht erkennbar werden. Er verhaftet noch zu sehr in allgemein gehaltenen Zielen wie kompakt und spezialisiert muss der Campus sein, dabei durchmischt und begrünt, vernetzt mit der Umgebung, effizient und flexibel transformierbar. Beide vorgeschlagenen städtebaulichen Umsetzungen führen in der gegenwärtigen Entwurfsphase zu stereotypen Lösungen, wobei die Variante Rasterstruktur im Grundsatz der Variante städtische Blöcke vorzuziehen wäre.

Zahlreiche Fragen bleiben zum gegenwärtigen Zeitpunkt unbeantwortet:

Was ist die stadt- und landschaftsräumliche räumliche Besonderheit des Campus? Wie können die im Freiraumkonzept angedachten gebäudebezogenen Gärten ein öffentlich wirksames Freiraumgerüst erzeugen? Wie kann man trotz Modularisierung Identität erzeugen?

Die Ausführungen zum Energiekonzept bleiben noch zu vage.

ASTOC | RMP Landschaftsarchitektur | PVT Verkehrsplanung

Der Beitrag überzeugt durch die strukturelle Klarheit und die sehr gute städtebauliche Herleitung beider Varianten.

Sowohl die Verlagerung des Zoos und der Sportflächen mit der damit einhergehenden Möglichkeit einer anspruchsvollen städtisch geprägten Gestaltung des Neckarufers als auch die Variante der Beibehaltung des Zoos, aber Verlagerung der Sportflächen mit einer damit einhergehenden landschaftsplanerischen Aufwertung „tragen“, wobei mir die Potenziale bei einer Zooverlagerung für den Campus interessanter erscheinen. Gleichwohl müssen in der Variante der Zooverlagerung die Baumbestände auf dem Gelände sorgfältiger in das städtebauliche Konzept integriert werden.

Der Beitrag überzeugt durch seinen sensiblen Umgang mit der vorgefundenen Stadtbautypologie. Die Entscheidung das „Innere Feld“ im Umfeld des Theoretikums als „StadtLandschaft“ zu interpretieren und in den Rändern Ost und West mit eher Blockrandtypologien zu arbeiten ist ein kluger Kompromiss, um die erwartete BGF auf dem Gelände nachzuweisen, ohne in einem überzogenen Maße in landschaftlich geprägte Bereiche eingreifen zu müssen.

Die Option einer 5. Neckarquerung wird angedeutet. In der weiteren Vertiefung einer der beiden Varianten ist das Verkehrs- sowie das energetische Konzept und deren städtebaulichen und landschaftsräumlichen Folgen zu vertiefen.

Michael Braum
Heidelberg, den 9. November 2018

Kommentierung der Ersten Ideen |
zum Werkstattgespräch am 18. Oktober 2018
durch den lokalen Fachvertreter:

Dieter Teufel | UPI – Umwelt- und Prognoseinstitut e.V.



Masterplan NHF: Anmerkungen zu den Entwürfen

Straßenbahn-Ring	Um einen optimalen Umsteigeeffekt vom Auto in die Straßenbahn zu erreichen, muss die Straßenbahnführung zielnah verlaufen. Bei einer Trasse auf dem Klausenpfad wären die Wege zu weit. Sie könnte die zweitwichtigste Haltestelle Technologiepark nicht anbinden und hätte 3 Kurven mehr als die Trasse über die Straße INF. (ungünstig für Fahrkomfort und Verschleiß). Die Probleme EMF und Erschütterungen sind technisch (RNV) oder durch Verlegung von 3 Geräten lösbar. Das Urteil des VGH moniert lediglich, dass der alte B-Plan von 1961 keine Straßenbahntrasse enthielt und eine Prüfung von Alternativen im Planfeststellungsverfahren zu wenig ausführlich erfolgt sei.
People-Mover als Zubringer zu Straßenbahn auf Klausenpfad	Rollsteige: Barriere- und Zerschneidungswirkung: Beeinträchtigung der heute optimalen, vielseitigen und komplexen Fußwege- und Fahrradbeziehungen auf dem Campus. Vandalismus- und wartungsanfällig.
Straßenbahnanbindung Berliner Straße zwischen INF und Klausenpfad	Geringere Leistungsfähigkeit MIV bei 2 Verkehrsknoten kurz hintereinander auf Berliner Straße Der Knoten INF muss in jedem Fall wegen der Fuß- und Fahrradverbindung in die Blumenthalstraße bestehen bleiben.
Straßenbahn über Neckar zu S-Bahnhof Wieblingen	Abwägung Eingriff in das Naturschutzgebiet Alt-Neckar. Fahrtzeit lediglich aus Richtung West und Nord in das NHF zu Südwestring geringfügig (3 - 5 min) kürzer als über Hauptbahnhof, zu Nordring ungefähr gleiche Fahrtzeit. Drei aufwändige und teure Brücken. S-Bahnhof Wieblingen wäre auch nach Ausbau als Umsteige- und Warteort für Fahrgäste deutlich weniger attraktiv als HBF (15 Geschäfte, Buchhandlung etc.). Kapazität HBF nach Ausbau Haltestelle HBF-Nord (Investition z.Zt. 28 Mio €) ausreichend.
Park&Ride am S-Bahnhof Wieblingen	Besser Park&Go und Park&Bike auf Gneisenauplatz in Kombination mit neuer Fußgänger- und Fahrradbrücke (geplante Investition 25 Mio €) über Neckar: Entspannender, schöner Spaziergang, Fahrrad- oder E-Rollerfahrt in NHF über Neckar. Einhausung des 5-streifigen Autobahnzubringers auf Gneisenauplatz durch vollautomatisches Parkhaus/Tiefgarage: Nebeneffekt Lärmschutz für Anwohner.
Ausbau Klausenpfad für MIV	Knoten Klausenpfad/Berliner Straße nicht leistungsfähig, Ausbau würde Wohngebiet Langgewann tangieren.
Nordzubringer	76% des MIV in das NHF kommen aus West, Süd und Ost. Für diese Verkehre wäre eine Anbindung über einen Nordzubringer ein täglicher Umweg von ca. 10 km. Erheblicher Eingriff in das Handschuhsheimer Feld. UVU: <i>"Die Beeinträchtigungen der Tierwelt durch Überbauung und Zerschneidung von Lebensräumen sind im Handschuhsheimer Feld auch bei der günstigsten Trasse (mit Ausnahme des Nordzubringers als Tunnel) deutlich gravierender als die Beeinträchtigungen der Fauna durch die Neckarbrücke."</i> „größtes zusammenhängendes (nicht von verkehrsreichen Straßen durchschnittenes) Erholungsgebiet in unmittelbarer Stadtnähe“ Wertvolles Obst- und Gemüseanbaugbiet und wichtigstes Naherholungsgebiet in Fuß- und Fahrradnähe zur Stadt. Auch ein Nordzubringer zunächst nur für Teilverkehre öffnet Schleusen für spätere "einfache MIV-Verkehrslösung".

5. Neckarquerung für MIV	Verkehrliche Wirkung höher als bei Nordzubringer, aber fördert MIV und verstärkt die Verkehrsprobleme auf dem Campus. Zwei aufwändige und teure Brückenbauwerke. Erheblicher Eingriff in das Naturschutzgebiet Alt-Neckar. Bau juristisch erst möglich, wenn alle Alternativen realisiert sind ¹ (z.B. nachstehende Bausteine 1-24)
--------------------------	--

Bausteine einer nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme des Campus NHF

53% der werktäglichen Wege in den Campus Neuenheimer Feld werden heute mit dem PKW zurückgelegt, Dies verursacht Kapazitäts-, Flächen- und Umweltprobleme. Der bisher hohe MIV-Anteil ist gleichzeitig die Chance zur Lösung der Verkehrsprobleme.

Eine nachhaltige, stadt- und naturverträgliche Verbesserung der Verkehrsanbindung des Neuenheimer Feldes ist nicht durch ein oder zwei Großmaßnahmen zu erreichen, sondern durch ein Bündel vielfältiger Maßnahmen wie z.B.

1. Bau einer zielnahen Straßenbahnringlinie mit eigenem Gleiskörper, kurzen Wegen zu Haltestellen und wenig Kurven. Dadurch deutliche Erhöhung des Komforts im ÖV. Die Busse werden heute im Campus häufig durch PKW behindert und haben oft Verspätung. Dadurch werden Anschlüsse verpasst.
2. Einbezug der immer noch über 2.100 kostenlosen PKW-Stellplätze im Neuenheimer Feld in die Parkraumbewirtschaftung mit Parkgebühren
3. Steuerung des MIV durch Anpassung und Dynamisierung der Parkgebühren. Die Kosten eines Job-Tickets für die Beschäftigten sind seit 2007 (Einführung der Parkraumbewirtschaftung) viermal so stark gestiegen wie die Gebühren der bewirtschafteten PKW-Stellplätze, die Kosten des Semestertickets 4,7 mal so stark. Die Parkgebühren sollten bereits kurzfristig über den Preis des Job-Tickets angehoben werden.
4. Niedrigere Stellplatzverpflichtung nach den unteren Werten der Landesbauordnung. In der Vergangenheit forderte das Baurechtsamt bei Baugenehmigungen die nach LBO maximal mögliche Zahl an PKW-Stellplätzen, heute noch eine mittlere Stellplatzzahl.
5. Neue Fahrrad-/Fußgängerbrücke(n) über den Neckar in Kombination mit
6. Neues vollautomatisiertes Parkhaus/Tiefgarage am Südennde der neuen Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Neckar: Die Pendler können direkt von der Autobahn ins Parkhaus fahren und mit einem Spaziergang oder mit Park&Bike über den Neckar in den Campus gelangen.
7. Die Institutionen im NHF, die ihren Mitarbeitern bisher kein reguläres kostengünstiges Job-Ticket anbieten, nehmen an der Parkraumbewirtschaftung des Klinikums teil und finanzieren damit den Sockelbeitrag eines Job-Tickets. Deren Beschäftigte können bisher nur in Einzelfällen ein privat organisiertes Job-Ticket nutzen, das für die Beschäftigten allerdings um 58% teurer ist als das reguläre Job-Ticket.
8. Fahrradparkhaus am HBF mit ausreichend Stellplätzen nach der Stellplatzprognose
9. Ausreichende Zahl überdachter Fahrradabstellanlagen im Unicampus
10. Ausbau von Bike & Ride an allen Haltestellen der S-Bahn und der OEG
11. Kurzfristig Schaffung von zusätzlichen ca. 300-500 überdachten Bike&Ride Stellplätzen an den Haltestellen Hans-Thoma-Platz, Heiligenbergschule, Technologiepark, Bunsengymnasium, Jahnstraße und Kinderklinik. Beschäftigte der nördlichen Tiergartenstraße und des inneren Campus sind heute nicht optimal an den ÖPNV

¹ Prof. Dr. Ulrich Beyerlin und Prof. Dr. Rüdiger Wolfrum, Naturschutzrechtliches Gutachten zum Projekt der 5. Neckarquerung, Max Planck-Institut für ausländisches, öffentliches Recht und Völkerrecht, Heidelberg, 20.1.2003

angebunden. Für sie bedeuten attraktive Bike&Ride-Anlagen (überdacht, abschließbar) an den Haltestellen in Campusnähe ein zusätzliches Angebot. Die heute schon bestehenden Bike&Ride-Anlagen sind völlig überlastet.

12. Infrastruktur für Pedelecs und E-Bikes
13. Radschnellwege in die Region nach Mannheim, Schwetzingen, Weinheim/ Darmstadt, Sandhausen/Walldorf, Wiesloch/Bruchsal und Neckargemünd.
14. Straßenbahnlinie 24 ganztägig ab Schriesheim und zur Rushhour ab Weinheim
15. Beschleunigung des ÖPNV. Für die Linien 21 und 24 besteht nach der Auswertung der RNV aus dem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) an den LSA auf der kurzen Strecke nördlich des Hauptbahnhofs ein Beschleunigungspotenzial von 2,2 bzw. 2,6 Minuten in der Summe beider Fahrtrichtungen (Durchschnittswerte). Bei einzelnen Fahrten schaukeln sich heute bei den zahlreichen nicht ÖPNV-bevorrechtigten LSA oft lange Rotzeiten zu Verspätungen zwischen 2 und 8 min auf. Dadurch werden Anschlüsse z.B. an die S-Bahn verpasst, was zu zusätzlichen Wartezeiten von 30 Minuten führt.
16. Die Buslinie 37 beginnt am Hauptbahnhof statt am Bunsengymnasium (umsteigefreie Verbindung von der S-Bahn ins nördliche Neuenheimer Feld). Dadurch wird der bestehende 10-Minuten-Takt der Buslinie 32 zwischen Hauptbahnhof und NHF zu einem 5-Minuten-Takt verdichtet.
17. Die Einführung von Parkgebühren für alle PKW-Stellplätze, die Anpassung der Parkgebühren bei den bewirtschafteten Stellplätzen, die Einführung des Job-Tickets für alle Institutionen und die Verlängerung der Linien 24 und 37 (umsteigefreie Verbindungen) führt bei einem Teil der Beschäftigten bereits kurzfristig zu einem Umsteigen vom PKW auf den ÖPNV. Dies muss zunächst durch zusätzliche Bus-Fahrten aufgefangen werden. Dadurch steigt in einer positiven Rückkopplungsschleife gleichzeitig die Attraktivität des ÖPNV (engerer Takt und geringere Wartezeiten). Durch den Umsteigeffekt stehen die Busse nicht mehr im Autostau, befördern die Fahrgäste des ÖPNV schneller und werden attraktiver als heute.
18. Zeitlich auf den Schichtdienst der Kliniken angepasstes ÖPNV-Angebot
19. Schnellbusse von einzelnen Gemeinden ohne Schienenanbindung
20. Variabler Ausstieg im Bus-Spätverkehr
21. Erhöhung des PKW-Besetzungsgrads durch Anreize für Fahrgemeinschaften. Heute sind werktags 77% der in das NHF einfahrenden PKW mit nur einer Person besetzt.
22. Soft Policy: IndiMark
23. Public Awareness-Konzepte
24. Koppelung der Geschossflächenzahl (GFZ) eines neuen B-Plans Campus INF an nachgewiesene Fortschritte einer Verkehrsverlagerung vom PKW-Verkehr auf andere umweltfreundlichere und platzsparende Verkehrsmittel

Der Schlüssel zur Lösung der Probleme ist Punkt 24, die Koppelung der GFZ eines neuen B-Plans an Fortschritte im Verkehrsbereich.

Nach Planfallberechnungen des UPI-Instituts lässt sich allein durch Umsetzung von 7 der 24 Maßnahmen (Nr. 1-3, 5-6, 8 und 21) der heutige PKW-Verkehr in und aus dem Campus um 55% reduzieren.

Der Masterplan Neuenheimer Feld ist geeignet, ein Leuchtturmprojekt eines zukunftsfähigen und nachhaltigen Campus der ältesten deutschen Universität zu entwickeln.