

An  
Mitglieder des Gemeinderates

---

**Stadtentwicklungs- und Bauausschuss 23.03.2021**  
**TOP 12 Masterplanverfahren INF/NB – Zeitplan Konsolidierungsphase**  
**Beantwortung der Fragen des Sachantrags SPD vom 23.03.2021**  
***ergänzt durch Fragen von Stadtrat Dr. A. Weiler-Lorentz, Eingang per E-Mail am 31.03.2021***  
***(Darstellung in kursiv)***

Fragen:

1. Wurden über die Aufgabenstellung und die GR-Beschlüsse hinaus den Teams für den konkurrierenden Teil weitere Vorgaben gemacht? Und wenn ja, welche?

Grundsätzlich neue Arbeitsaufträge wurden nicht gestellt, sie ergeben sich alle aus den beschlossenen Grundlagen. Bezüglich weiterer Vorgaben siehe Beantwortung Nr. 5 Anzahl von PKW-Stellplätzen/Höhe von Parkgebühren.

**Kommentar des Bündnis für Bürgerbeteiligung MP NHF: Es wurden den Teams eine Reihe neuer Vorgaben gemacht, die nicht im Gemeinderat behandelt und beschlossen wurden (Siehe Stellungnahme Bündnis zu Leistungsbeschreibung)**

2. Wie wird die CO<sub>2</sub>-Reduzierung der Mobilitätsvarianten und Entwürfe bis 2035 berechnet? Nur für das Stadtgebiet oder für die gesamte Fahrstrecke der Pendler?

Der Verkehrsgutachter IVAS/VCDB berechnet für die vom GR beschlossenen Verkehrsbausteine, die er in Varianten überführte, für jede Verkehrsart (MIV, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) die Verkehrsleistung (Länge der insgesamt mit einem bestimmten Verkehrsmittel zurückgelegten Wegstrecke). Dies kann nach dem Binnenverkehr innerhalb des INF, dem Quell- und Zielverkehr ins 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 Treibhausgasemissionen bereitgestellt. Dort werden die zu verwendenden Emissionsfaktoren für die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Fahrzeugkilometer für die verschiedenen Kfz-Klassen vorgegeben. Anhand der Verkehrsleistung und der Emissionsfaktoren kann so für jede Variante die CO<sub>2</sub>-Emission berechnet und mit der Analyse (aktuelle Verkehrssituation) und dem Bezugsfall (Erschließung in 2035 auch nur mit Bussen wie bisher) verglichen werden.

**Die Frage 2 wurde nicht beantwortet. Aus der Antwort geht nicht hervor, ob die Anfang März 2021 abgeschlossene Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der 10 Mobilitätsvarianten nur auf dem Stadtgebiet oder als Gesamtemissionen durchgeführt wurde. Der Gemeinderat hatte am 23.7.2020 beschlossen, dass die CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen (gesamte Fahrstrecken) berechnet werden müssen. Dies ist relevant, da sich bei einer Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen z.B. von zielnahen P&R-Plätzen oder von Varianten mit solchen P&R-Plätzen nur auf dem Stadtgebiet unrealistische und zu niedrige Emissionen ergeben.**

3. Werden die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele des Klimaschutzaktionsplans und Masterplans 100% Klimaschutz als Maßstab zugrunde gelegt?

*Welche CO<sub>2</sub>-Minderungsziele werden für das Jahr 2035 zugrunde gelegt?*

Maßstab für CO<sub>2</sub>-Minderungsziele im Bereich der Gebäude und baulichen Anlagen ist neben dem Klimaschutzaktionsplan und Masterplans 100% Klimaschutz das Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg und das in 2020 fortgeschriebene und durch die Landesregierung beschlossene Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für landeseigene Liegenschaften (IEKK).

Die Ziele des „Masterplans 100% Klimaschutz“ und des „IEKKs“ sind bei beiden Konzepten eine Klimaneutralität bis 2050 und damit weitestgehend kongruent.

Das IEKK beinhaltet für die landeseigenen Gebäude Handlungsfelder und Maßnahmen zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele. Diese sind z. B. Energetische Sanierung, Energiestandard, Erneuerbare Energien, Energieversorgung, Energiemanagement, monetäre Bewertung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Elektromobilität.

Den Handlungsfeldern sind qualitative Anforderungen und Ziele hinterlegt. Für den Bereich der Landesgebäude sind damit die Anforderungen konkreter und detaillierter als im allgemeiner gehaltenen Masterplan 100% Klimaschutz für das Stadtgebiet Heidelberg.

**Die Frage 3 Welche CO<sub>2</sub>-Minderungsziele werden für das Jahr 2035 zugrunde gelegt? wurde für den Verkehr nicht beantwortet.**

4. Ist geplant, am Ende der konkurrierenden Phase die CO<sub>2</sub>-Emissionen der beiden Entwürfe von Höger und Astoc zu berechnen und mit den CO<sub>2</sub>-Minderungszielen zu vergleichen?

Zum Ende der konkurrierenden Phase wird eine CO<sub>2</sub>-Bilanz der Entwürfe erstellt. Diese Bilanz wird an den CO<sub>2</sub>-Minderungszielen gemessen.

**Frage wurde beantwortet**

5. Gibt es konkrete Vorgaben:

- zur maximalen Zahl von Geschossen?

Die Projektträger haben den Teams hierzu keine Vorgaben gemacht. Allerdings hatten die Teams die Möglichkeit, im Rahmen eines erweiterten Steu- rungskreises die Nutzer innerhalb des Betrachtungsraumes zu Anforderungen und Bedarfen zu befragen. Im Ergebnis sind aus vor allem wirtschaftlichen Gründen nur für sehr wenige Nutzer (z.B. Technologiepark) Gebäude oberhalb der Hochhausgrenze vorstellbar.

Das Land Baden-Württemberg und die Universität Heidelberg wiesen bereits im Rahmen des Planungsateliers Stufe 2 auf die Schwierigkeiten bei der Umsetzung von Hochhäusern bei Klinik- und Forschungseinrichtungen hin (siehe DS 0143/2019/BV, Anlage 2, Seite 24, 27). Sie begründeten dies noch einmal ausführlich im Rahmen der Diskussionen zu den Entwürfen im Planungsatelier Stufe 3 (siehe DS 0057/2020/BV, Anlage 1, Seite 4 - 5)

- zur Anzahl von PKW-Stellplätzen/Höhe von Parkgebühren?

Die Entwicklung der Stellplatzkapazitäten wurde anhand der bestehenden Stellplätze und der baurechtlich notwendigen Stellplätze hochgerechnet. Auf dieser Grundlage wurde sowohl hinsichtlich Anzahl an Stellplätzen als auch Stellplatzgebühren ein mögliches Szenario ermittelt, auf das sich die Projektträger im Rahmen des Lenkungsraumes am 15. Januar 2021 verständigten (siehe Anlage zur Leistungsbild „KFZ-Stellplätze und Parkgebühren“). Dieses Szenario dient als Grundlage für die Berechnung der Mobilitätsvarianten

(Bausteine gemäß Beschluss des Gemeinderates vom 23.07.2020). Es dient im Wesentlichen der Vergleichbarkeit bei der Bewertung der Entwurfsarbeiten. Weitergehende qualitative Konzeptbausteine können von den Teams vorgeschlagen werden.

Die Planungsteams können im Bearbeitungszeitraum ihre gewählte Mobilitätsvariante, die sie in Bezug auf ihr Gesamtkonzept auswählen und integrieren, in Abstimmung mit dem Ingenieurbüro IVAS weiterhin optimieren.

Der Spielraum der Teams zur Optimierung der Verkehrslösungen ist denkbar gering. Die Leistungsbeschreibung schreibt den Teams die „**zwingende Berücksichtigung aller Vorgaben des Lenkungskreises am 15.01.2021, insb. zu Stellplatzkapazität und Parkgebühren**“ vor. Damit müssen die Teams z.B. Flächen für **5 800 PKW-Stellplätze im Jahr 2035 und 7 100 im Jahr 2050 auf dem Campus einplanen**. Moderne und klimafreundliche Verkehrslösungen sind mit Parkgebühren, die im Jahr 2035 zwingend um rund 70% niedriger liegen **müssen** als heute in Heidelberger Parkhäusern, nicht möglich.

- o zur Fläche an Wohnungen?

Eine Flächenvorgabe wurde nicht gemacht. Gemäß dem letzten Gemeinderatsbeschluss (DS 0057/2020/BV) soll der campusaffine Wohnanteil deutlich erhöht werden.

Mittels der zur Verfügung gestellten Tabelle soll das Wohnungsangebot differenziert nach Nachfragegruppen (Studierendenwohnen, Beschäftigtenwohnen etc.) dargestellt werden. Die neu geschaffenen Flächen kommen zu den gemeldeten Flächenbedarfen der Einrichtungen und Institute hinzu.

Die im Jahr 2017 gemeldeten Flächenbedarfe der Einrichtungen und Institute werden starr fortgeschrieben, obwohl der Gemeinderat am 23.7.2020 beschlossen hatte: „*Es ist zu prüfen, welche Änderungen sich durch die Erfahrungen in der Corona-Krise für die Wachstums- und Verkehrsprognosen des Neuenheimer Feldes ergeben werden.*“ Obwohl feststeht, dass in Zukunft der Anteil von Home-Office und E-Learning deutlich höher liegen wird als vor der Corona-Pandemie, ist es nach der Leistungsbeschreibung den Teams z.B. nicht möglich, einen etwas geringeren Anteil von Büroflächen und dafür mehr Wohnen für Studierende und Beschäftigte auf dem Campus vorzusehen.

6. Welche Parkgebühren auf dem Campus NHF und auf den stadtnahen P&R-Plätzen und welche ÖPNV-Tarife zwischen den P&R-Plätzen und dem Campus werden bei den Verkehrsberechnungen für das Jahr 2035 angenommen?

Zu Parkgebühren auf dem Campus siehe Frage Nr. 5.

Neu hinzukommende ÖPNV-Angebote, die auch zur Verbindung der P+R-Standorte mit dem INF dienen, sind in die regulären Tarifsysteme des VRN eingebunden.

Für die P+R-Anlagen sind keine Parkgebühren angenommen worden, um die gewünschte Verkehrslenkung (Pkw heraus aus dem INF) zu erzielen, damit die 10 Varianten untereinander in ihrer Wirkung besser verglichen werden können. Denn trotz der Gebühren-Erhöhung im INF sind die dortigen Parkplätze wegen der räumlichen Nähe und der geringeren Fahrzeit attraktiver gegenüber evtl. bepreisten P+R-Angeboten.

Die z.B. vom Büro ASTOC geplanten über 10 000 zielnahen P&R-Parkplätze verbrauchen eine Fläche von 250 000 qm, in Parkhäusern eine Grundfläche von ca. 50 000 bis 60 000 qm und hohe Investitionskosten. Diese Parkplätze kostenlos zur Verfügung zu stellen, bedeutet eine massive Förderung des Autoverkehrs und eine hohe Subventionierung von Flächenversiegelung.

7. Gibt es Vorgaben zur Errichtung von Brücken?

Nein. Gemäß FFH-Vorprüfung vom März 2021, ist eine Natura 2000-Verträglichkeitsprüfung notwendig.

Frage wurde beantwortet

8. Gibt es Vorgaben zum Hühnerstein?

Siehe Leistungsbild, insbesondere Kapitel 2.1 Leistungsbild „Städtebau und Freiraum“, Seite 10 – 11, Seite 15 (Sport), Seite 16, Kapitel 2.3 Leistungsbild „Verkehr und Mobilität“ Seite 24.

Ansonsten gelten für die Flächen auf dem Gewinn Hühnerstein die generellen Vorgaben ebenso wie für die übrigen Flächen, wie z. B. Ausarbeitung von Raumkanten, Auseinandersetzung mit den Übergängen, Ausarbeitung zusammenhängender Grünstrukturen und Wegebeziehungen, etc.)

Die Vorgaben im Leistungsbild sind neu. Die Bebauung des Hühnersteins sollte eine optionale Möglichkeit sein. Im Gemeinderatsbeschluss v. 23.7.20 heißt es noch, dass der Hühnerstein erst dann städtebaulich weiterentwickelt wird, wenn die *„im letztlich zu beschließenden Masterplan definierten Verdichtungspotentiale weitgehend ausgeschöpft sind.“*

Das Leistungsbild sieht den Hühnerstein als integralen Bestandteil des Quartiers Nord, fordert die Ausarbeitung eines städtebaulichen Entwurfs mit einer verkehrlichen Erschließung und die Nennung eines Zeitpunktes zur Ausführung der Bebauung.

9. Ist geplant, die beiden Entwürfe nach stadtklimatologischen Auswirkungen gutachterlich vergleichen zu lassen?

Siehe Leistungsbild Kapitel 2.1 Leistungsbild „Städtebau und Freiraum“ Seite 14.

Die Aufgabe wird vom Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie betreut. Grundlage sind die Erkenntnisse der gutachterlichen Begleitung im Planungsatelier Stufe 3. Die Beauftragung eines externen Büros ist in dieser Phase nicht vorgesehen.

Die Entscheidung, ob die beiden Entwürfe am Ende der Konsolidierungsphase stadtklimatologisch von einem Fachgutachter verglichen werden, muss vom Gemeinderat getroffen werden. Dies nicht zu tun, wäre ein schweres Versäumnis. Stadtklimatologie wird in Zeiten des Klimawandels immer wichtiger.