

Bewertung der Vorgaben im Leistungsbild zu Verkehr und Klimaschutz

Bisher wurden die Grundlagen im Masterplanverfahren vom Gemeinderat beschlossen, z.B. die Rahmenvereinbarung 2017, die Aufgabenstellung für die Planungsteams 2018 oder der Gemeinderatsbeschluss zur Konsolidierungsphase im Juli 2020.

Im März 2021 wurde bekannt, dass von September 2020 bis Januar 2021 von den Projektträgern eine „Leistungsbeschreibung“ erstellt worden war, die den Planungsteams vorschreibt, was und wie sie die endgültigen Entwürfe entwickeln müssen und die festlegt, wie die Verkehrsberechnungen durchgeführt werden müssen. Diese „Leistungsbeschreibung“ war dem Gemeinderat aber, anders als im bisherigen Masterplanverfahren, weder vorgelegt worden noch konnte er sie diskutieren, ändern oder beschließen. Im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss (SEBA) am 23.3.2021 verlangten Gemeinderäte, dass diese Leistungsbeschreibung dem Gemeinderat vorgelegt wird und Fragen dazu beantwortet werden. Die Verwaltung ließ sich dazu 6 Wochen Zeit, bis am 4.5.2021 der Oberbürgermeister den Gemeinderäten die Leistungsbeschreibung und die Antworten auf den Fragenkatalog zusandte.

Die Auswertung der Leistungsbeschreibung incl. Anlagen, vor allem des Anhangs der Leistungsbeschreibung zum Thema Verkehr) bestätigen die Befürchtungen der Bezirksbeiräte und Gemeinderäte in vollem Umfang.

Die Verkehrsvarianten werden auf Anordnung der Projektträger des Masterplans mit fast den gleichen Parkgebühren wie heute, mit einer nur sehr geringen Inflationsanpassung, gerechnet. Die Parkplätze im Neuenheimer Feld werden im Jahr 2035 zwar nicht mehr im Freien sein, sondern alle in teuren Parkhäusern und Tiefgaragen, sie sollen aber auch im Jahr 2035 immer noch nur 35,- Euro/Monat kosten. (Folie 11 des Anhangs „KFZ-Stellplätze und Parkgebühren im INF“)

Die Parkgebühren in den Heidelbergern Parkhäusern der SWH-G kosten dagegen bereits heute (2021) zwischen 94,90 € und 114,90 € pro Monat, in Parkhäusern der Apcoa Autoparking GmbH 150,- €/Monat. Im Verkehrsmodell für das NHF werden also für das Jahr 2035 im NHF Parkgebühren angenommen, die **rund 70% niedriger** sind als **heute** in städtischen Parkhäusern.

Die Zahl der baurechtlich den Institutionen im NHF vorgeschriebenen PKW-Stellplätze auf dem Campus soll nicht reduziert werden, sondern von heute **6 700 zunächst auf 5 800 im Jahr 2035 leicht sinken und dann auf 7 100 im Jahr 2050 erhöht werden**. (Folie 5 des Anhangs „KFZ-Stellplätze und Parkgebühren im INF“) Dazu kämen dann noch viele tausend zielnahe P&R-Stellplätze. Das von den Projektträgern favorisierte Büro ASTOC plant über 10 000 P&R-Parkplätze, z.B. in Wieblingen 4 000 und zwischen Handschuhsheim und Dossenheim 1 400. Das Schweizer Planungsteam HÖGER dagegen will die Zahl der PKW-Stellplätze deutlich reduzieren und die Parkgebühren auf übliche Sätze erhöhen.

Die P&R-Stellplätze sollen nach den Vorgaben der Projektträger den Autofahrern sogar **kostenlos** angeboten werden, damit sie überhaupt angenommen werden ! (Antwort auf Frage 6)

Die Leistungsbeschreibung schreibt den Planungsteams zu den PKW-Stellplätzen eine **„zwingende Berücksichtigung aller Vorgaben des Lenkungskreises am 15.01.2021, insb. zu Stellplatzkapazität und Parkgebühren“** vor. (S. 21)

Mit solchen Vorgaben, die völlig am Gemeinderat vorbei zur Grundlage der Verkehrsberechnungen gemacht wurden, werden sich die Klimaschutzziele Heidelbergs nicht

realisieren lassen. Sie bedeuten einen unverantwortlichen Verbrauch wertvoller Flächen und eine Zementierung der in der Vergangenheit erfolglosen und für Natur und Mensch verheerenden Politik der autogerechten Stadt für die nächsten Jahrzehnte.

Diese Annahmen werden zwar zunächst nur den Verkehrsberechnungen zu Grunde gelegt. Theoretisch könnten sie später noch geändert werden. Mit den Verkehrsberechnungen der 10 vom Gemeinderat ausgewählten Mobilitätsvarianten wurden aber die grundlegenden Weichen für das weitere Masterplanverfahren gestellt: Der Verkehrsgutachter hat die Berechnung der 10 Mobilitätsvarianten im vorbereitenden Teil der Konsolidierungsphase durchgeführt und Anfang März 2021 abgeschlossen. Daraufhin haben sich die Planungsteams eine Verkehrsvariante als Grundlage ihres Konzepts ausgesucht, das sie bis 15. Juli 2021 entwickeln müssen. (Leistungsbeschreibung S. 7 in Verbindung mit S. 5 und S. 26) Die zwingende Vorgabe der Stellplatzkapazität determiniert aufgrund ihres großen Flächenbedarfs die weitere Entwicklung des Campus (7 100 Stellplätze erfordern eine Fläche von 170 000 qm). Eine der Vorgaben für die Planungsteams lautet: „Keine Landesstellplätze in Tiefgaragen“. (Anlage KFZ-Stellplätze und Parkgebühren im INF der Leistungsbeschreibung, S. 9)

Mit der Vorgabe der „*zwingenden Berücksichtigung aller Vorgaben des Lenkungskreises am 15.01.2021, insb. zu Stellplatzkapazität und Parkgebühren*“ ohne jegliche Diskussion und ohne Beteiligung des Gemeinderats wird das Masterplanverfahren ad absurdum geführt, eine zukunftsfähige Entwicklung des Campus verhindert und der Gemeinderat entmachtet.

CO₂-Emissionen

Die Frage der Bezirksbeiräte „*Wie wird die CO₂-Reduzierung der Mobilitätsvarianten und Entwürfe bis 2035 berechnet? Nur für das Stadtgebiet oder für die gesamte Fahrstrecke der Pendler?*“ wird durch die Verwaltung nur ausweichend beantwortet. Aus der Antwort geht nicht hervor, ob die Anfang März 2021 abgeschlossene Berechnung der CO₂-Emissionen der 10 Mobilitätsvarianten nur auf dem Stadtgebiet oder als Gesamtemissionen durchgeführt wurde. Der Gemeinderat hatte am 23.7.2020 beschlossen, dass die CO₂-Gesamtemissionen (gesamte Fahrstrecken) berechnet werden müssen. Dies ist relevant, da sich bei einer Berechnung nur eines Teils der CO₂-Emissionen (z.B. nur auf dem Stadtgebiet) unrealistische und zu niedrige Emissionen z.B. von zielnahen P&R-Plätzen ergeben.

Dem Verfahren liegt eine ausgeklügelte Strategie zugrunde, um letztlich antiquierte Vorstellungen aus dem letzten Jahrhundert durchzusetzen:

1. Geheime Erstellung einer Leistungsbeschreibung am Gemeinderat und dem Masterplanprozess vorbei, mit der die Planungsteams gezwungen werden, die Planung so durchzuführen, wie schon immer von der Unileitung gewünscht.
2. Erst als die Verkehrsberechnungen der 10 vom Gemeinderat ausgewählten Mobilitätsvarianten abgeschlossen sind und die Teams eine Variante ausgewählt und zur Grundlage ihrer weiteren Planung in dem dann ebenfalls geheimen „konkurrierenden Teil“ der Konsolidierungsphase gemacht haben, wird in einer Informationsvorlage für den Gemeinderat am 23.3.2021 kurz über die Existenz der Leistungsbeschreibung informiert, ohne den Gemeinderat jedoch näher zu informieren. Erst als der Gemeinderat die Aushändigung der Leistungsbeschreibung verlangt, wird diese mit einer Verzögerung von 6 Wochen den Gemeinderäten übersandt.

3. Der Versandzeitpunkt der seit September 2020 erstellten Leistungsbeschreibung liegt direkt vor der Gemeinderatssitzung am 6.5.2021, sodass die Gemeinderäte erst in der nächsten Gemeinderatssitzung in weiteren 6 Wochen am 24.6.2021 eventuelle Anträge einbringen können. Damit soll erreicht werden, dass die Teams mit ihrem Entwurf (letzter Abgabetermin 15.7.2021) längst fertig sind, bevor der Gemeinderat überhaupt reagieren kann. Danach kann gemäß der Leistungsbeschreibung an den Entwürfen nichts mehr geändert werden. Eines der Konzepte wird die Grundlage für die anschließende Masterplanphase.
4. In dem Begleitbrief des Oberbürgermeisters wird behauptet, die Leistungsbeschreibung basiere *„insbesondere auf der 2018 vom Gemeinderat beschlossenen Aufgabenstellung, der Rahmenvereinbarung und dem Gemeinderatsbeschluss vom 23.7.2020“*. Wenn dies so wäre, hätte man den Gemeinderat beteiligen und informieren müssen, bevor die Leistungsbeschreibung zur Grundlage der Arbeit der Planungsteams und des Verkehrsgutachters gemacht wurde.

Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen

KFZ-Stellplätze und
Parkgebühren im INF

Stand 15. Januar 2021 / **Ergänzt 24.02.2021**

3 | Bestand baurechtlich notwendige Stellplätze im Betrachtungsraum INF/Neckarbogen (Stand 2020)

Institution	Baurechtlich notwendige KFZ-Stellplätze im BR
Uni & Klinikum	4.418 (inkl. PH, TP im BR)
Stud.Werk	276
DKFZ	870 **
MPI (med. Forschung)	70 **
MPI (Völkerrecht)	66 **
Nierenzentrum	20
Zoo HD	276 *
Springerverlag	346 **
Tiergartenfreibad	176 *
Sportzentrum Nord	154 * / **
Sonstige (DJK, etc...)	ca. 50 *



Gesamtsumme
baurechtliche
Stellplätze:
ca. 6.700

Teilweise mit ÖPNV-Faktor soweit sich dieser aus den Bauakten ergibt

*eigene Ermittlung (aufgrund Bauakten), Anwendung VwV u. Orientierungswerte

** kein ÖPNV Faktor angenommen bzw. unbekannt

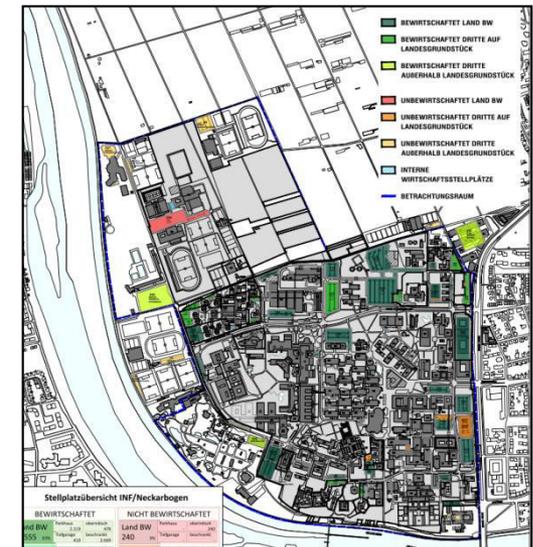
3 | Bestand baurechtlich notwendige/vorhandene KFZ-Stellplätze im Betrachtungsraum (Stand 2020)

Betrachtungsraum	baurechtlich notwendig 2020	vorhandene Stellplätze 2020	Überhang Stellplätze 2020
Betrachtungsraum Masterplan (blaue Linie)	6.732	8.813	+ 2.081

Stellplatzübersicht INF/Neckarbogen

BEWIRTSCHAFTET				NICHT BEWIRTSCHAFTET					
Land BW 5.555 63%	Parkhaus	oberirdisch	2.119	478	Land BW 240 3%	Parkhaus	oberirdisch	-	240
	Tiefgarage	beschränkt	410	2.669		Tiefgarage	beschränkt	-	-
Dritte BW 690 8%	Parkhaus	oberirdisch	-	145	Dritte BW 758 9%	Parkhaus	oberirdisch	597	-
	Tiefgarage	beschränkt	-	545		Tiefgarage	beschränkt	-	161
Stadt 925 10%	Parkhaus	oberirdisch	399	25	Stadt/Priv. 645 7%	Parkhaus	oberirdisch	-	273
	Tiefgarage	beschränkt	201	300		Tiefgarage	beschränkt	230	142
7.170 STELLPLÄTZE 81%				1.643 STELLPLÄTZE 19%					
Σ 8.813 Stellplätze insgesamt									
7.170 bewirtschaftet (81%)				1.643 n.bew.(19%)					

Stand 30.10.2020; alle Angaben ohne Gewähr



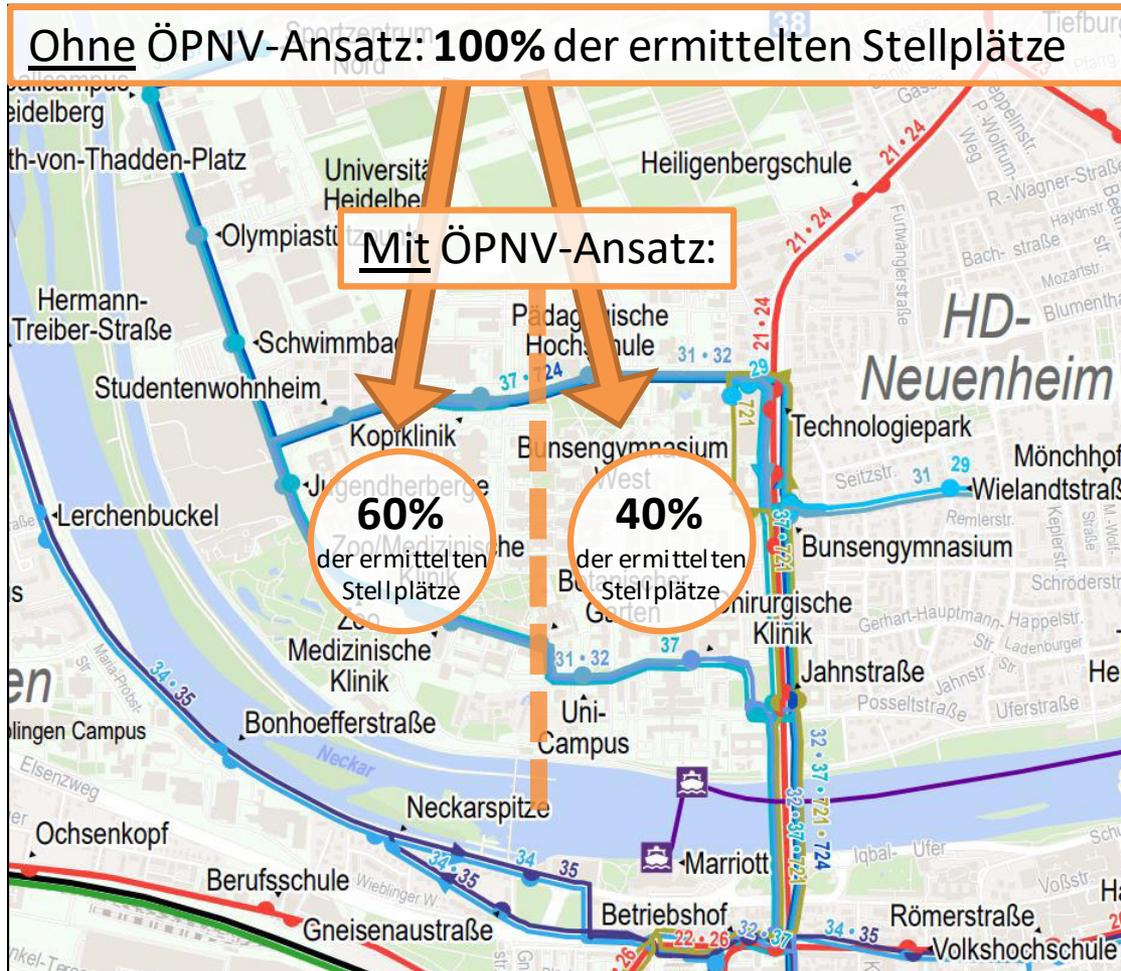
3 | Ermittlung notwendiger KFZ-Stellplätze im Campus INF

(Möglichkeiten der Ermittlung nach LBO)

- günstigster Stellplatzschlüssel
- Berücksichtigung ÖPNV (Minderungsfaktor)
- Ersatz Kfz-Stellplätze durch notwendige Fahrrad-Stellplätze
- Minderung Kfz-Stellplätze durch wechselseitige Bereitstellung (Mehrfachnutzung)
- Minderung durch Satzung (örtliche Bauvorschrift)
- Verlagerung über Baulast
- Aussetzung der Stellplatzverpflichtung

3 | Grundlagen zur Berechnung nach VwV Stellplätze

Aktuelle Handhabung

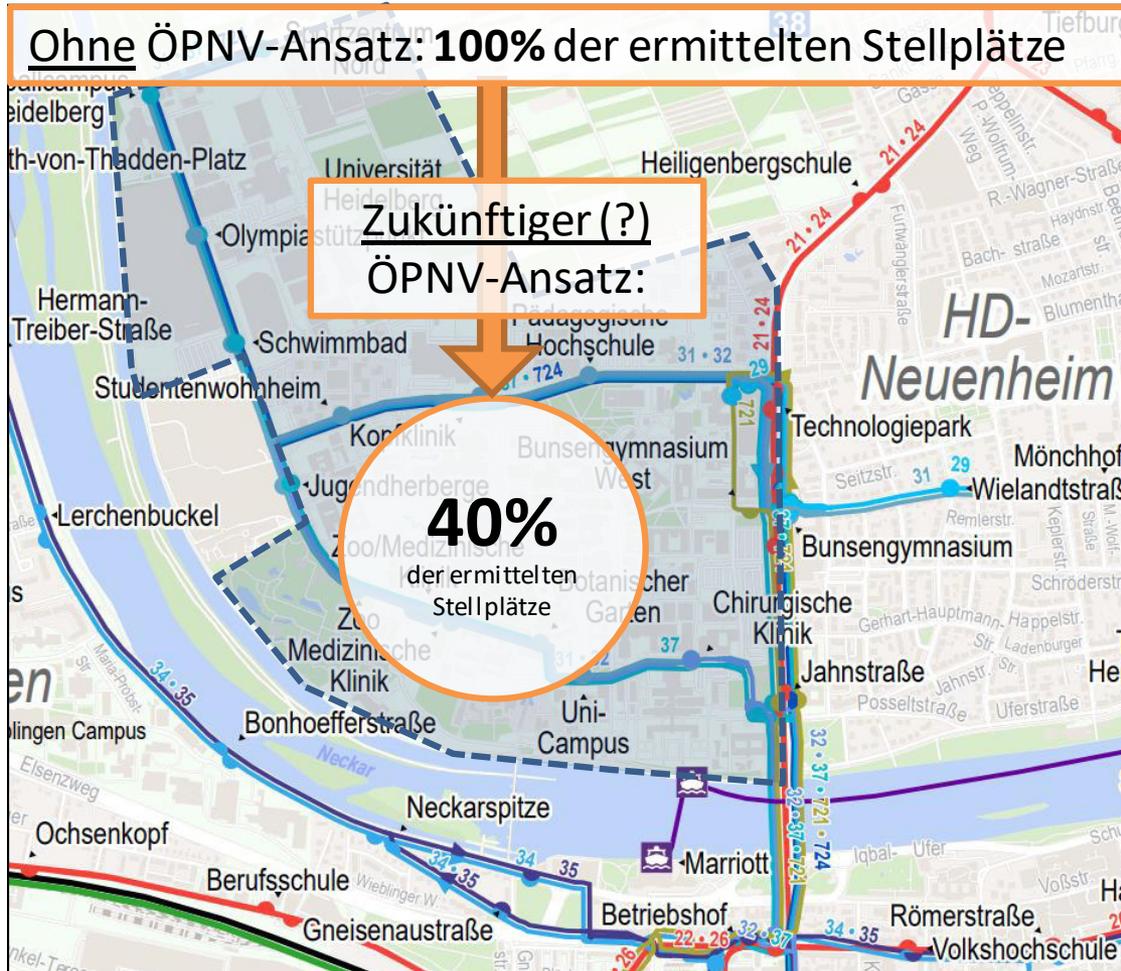


Bei der **bisherigen** ÖPNV-Einbindung wurde die Zahl der ermittelten notwendigen KFZ-Stellplätze von **100%** reduziert ...

- auf **40%** im Bereich **INF Ost** (vorwiegend Universität)
- auf **60%** im Bereich **INF West** (vorw. Unikliniken und Wohnheime)

3 | Möglicher zukünftiger ÖPNV-Ansatz zur Berechnung

Zukünftige Handhabung



Je nach Verkehrsszenario könnte in Zukunft bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Stellplätze durch eine **maximale ÖPNV-Einbindung** die Zahl der ermittelten notwendigen KFZ-Stellplätze von **100%** reduziert werden...

- auf **40%** im Betrachtungsraum Masterplan INF/Neckarbogen

3 | Berechnungsszenarien für zukünftige baurechtliche KFZ-Stellplätze

Folgendes mögliches Zukunfts-Szenario wurde untersucht:

Bestand baurechtlich notwendiger Stellplätze aus 2020 wird rückwirkend verändert
+ ÖPNV-Faktor bestmöglich *auch auf Bestand* angewendet
+ gesonderte Stellplatzkompensation durch zusätzliche Fahrradstellplätze *auch auf Bestand* angewendet

Der **gesetzlich maximal anzusetzende ÖPNV-Faktor beträgt 30%**. Der realistisch zukünftig zu erreichende bestmögliche ÖPNV-Faktor im Betrachtungsraum wäre 40%.

3 | baurechtliche KFZ-Stellplätze im Betrachtungsraum

2020/2035/2050 (Bestand 2020, Hochrechnung 2035/2050 unter Berücksichtigung gemeldeter Flächenbedarfe)

Szenario	2035	2050
Bestand Heute 1.118.997 m ² BGF	1.617.841 m² BGF	1.967.391 m² BGF
	Zuwachs 3.000 StP für 499.000 m ² BGF	Zuwachs 5.100 StP für 848.500 m ² BGF

Fortführung mit bisherigem ÖPNV-Ansatz (modellhaft mit 0,5 angenommen, siehe *):

ca. 6.700 StP (teils mit ÖPNV-Faktor 0,4/0,6)	ca. 9.700 StP (mit ÖPNV-Faktor 0,4/0,6)	ca. 11.800 StP (mit ÖPNV-Faktor 0,4/0,6)
---	---	--

Anpassung der bisherigen Minderungsmöglichkeiten, angewendet auf Zuwachs & heutigen Bestand:

ÖPNV Minderungsfaktor auf Bestand und Zuwachs	Gebietsweite Redg. auf 40% der Stellplätze bei Bestand & Zuwachs	
	ca. 7.800 StP	ca. 9.500 StP
durch Fahrradstellplätze ersetzt nach § 37 (1) LBO	Reduzierung von max. ¼ der notwendigen Kfz-Stellplätze (-25%)	
	-2.000 Kfz / +7.800 F.räder	-2.400 Kfz / +9.500 F.räder

Hochrechnung der baurechtlich notwendigen Stellplätze (StP)	für das Jahr 2035:	für das Jahr 2050:
	ca. 5.800	ca. 7.100

15. Januar 2021

heutige Gesetze, 30% : ca. 4 400

ca. 5 300

8

* ÖPNV-Faktor modellhaft mit 0,5 angenommen, aus Baugenehmigungen Landesgrundstück abgeleitet (50% 0,4 / 50% 0,6)

3 | baurechtliche KFZ-Stellplätze im Betrachtungsraum 2020/2035/2050

Baurechtlich notwendige KFZ-Stellplätze	Angenommenes Szenario
Bestand 2020	ca. 6.700
Hochrechnung 2035	ca. 5.800
Hochrechnung 2050	ca. 7.100

plus zielnahe
P&R-Parkplätze, z.B. in
Wieblingen 4 000

Erforderlichkeit rückwirkender Änderungsbaugenehmigungen bedingt:

- Einvernehmen aller Bauherren
- Zusätzlicher Verwaltungs- und Planungsaufwand

Landesstellplätze in Tiefgaragen könnten
durchaus mit Parkgebühren finanziert werden.

Darüber hinaus ebenfalls zu berücksichtigen Vorgaben:

- **Keine Landesstellplätze in Tiefgaragen** (aufgrund der gegenwärtigen Förder- und Finanzierungspraxis des Landes). Tiefgaragen für andere Nutzer bzw. mit anderen Finanzierungsmodellen sind möglich (z.B. TG Mathematikon realisiert, TG DKFZ-Neubau an der Berliner Str. geplant).
- Aufzeigen ausreichend kliniknaher Stellplätze für Klinikum
- Mindestanzahl an Klinikstellplätzen notwendig (Patienten, Besucher, Notfälle, etc...)

3 | heutige Grundlagen | Parkraumbewirtschaftung (INF)

Basis: Parkraumbewirtschaftung seit 2007 (Landesvertrag)

Beteiligte: UKL, Uni, PH, Vermögen und Bau (Amt)

Geschäftsbesorger: UKL (Klinik-Service GmbH)

Zielsetzung Parkraumbewirtschaftung:

- Versorgungsauftrag für Klinikbetrieb u. Forschung & Lehre
- „kein Gewinn und kein Verlust“

Stellplatzgebühren und Verwendung:

- Kurzzeitparken (für Patienten/Besucher, Externe)
2020: 3€/2Std. dann 1,70€/weitere Stunde; max. 10€/Tag
Finanzierung von Betrieb und Parkraum
- Langzeitparken (Beschäftigte/Mitarbeiter INF)
Finanzierung Job-Ticket
2020: 26€/Monat/Beschäftigter

3| Prognose Stellplatzgebühren

Grundlage für die Verkehrsmodellierung

	Für das Verkehrsmodell angenommene PKW-Parkgebühren im INF (Extrapolation: +2%/Jahr)
Bestand 2020	Kurzzeit: (3€/2Std.) +1.70€/Std, 10€/Tag Langzeit: 26€/Monat
Hochrechnung 2035	Kurzzeit: 2,30€/Std. u. 14€/Tag Langzeit: 35€/Monat
Hochrechnung 2050	Kurzzeit: 3,10€/Std. u. 18€/Tag Langzeit: 47€/Monat

Preissteigerung (2007-2020) bei Jobticket (AG-Beiträge)

Parkgebühren im Jahr 2035 im NHF um rund 70% geringer als heute in städtischen Parkhäusern der SWH-G.

die Leistungsbeschreibung zwingt die Teams, diese Vorgaben vollständig zu übernehmen:
"- zwingende Berücksichtigung aller Vorgaben des Lenkungskreises am 15.01.2021, insb. zu Stellplatzkapazität und Parkgebühren" (Leistungsbeschreibung S. 21)

3| Beschlüsse des Lenkungskreises vom 15.01.2021

KFZ-Stellplätze im INF

Die Mitglieder des Lenkungskreises einigen sich darauf, für die Berechnungen des Verkehrsmodells die **Werte des oben dargestellten Szenarios anzunehmen (2035: ca. 5.800 StP/ 2050: ca. 7.100 StP).**

die Leistungsbeschreibung zwingt die Teams, diese Vorgaben vollständig zu übernehmen:
"- zwingende Berücksichtigung aller Vorgaben des Lenkungskreises am 15.01.2021, insb. zu Stellplatzkapazität und Parkgebühren" (Leistungsbeschreibung S. 21)

3| Beschlüsse des Lenkungskreises vom 15.01.2021

Anwendung weiterer Stellschrauben in Bezug auf KFZ-Stellplätze

Die Mitglieder des Lenkungskreises möchten die Anwendung weiterer möglicher Stellschrauben zur Reduktion von Stellplätzen nicht ausschließen, entsprechend sollen weitere Stellschrauben angewendet werden, nämlich

- Anwendung Stellplatzschlüssel VwV für Neubau mit Generierung geringster Stellplatzanzahl (nur für Neubau, **nicht für Bestand**)
- Konzeptabhängiger ÖPNV-Minderungsfaktor
- Konzeptabhängige Stellplatzsatzung (qualitativ)

3 | Beschlüsse des Lenkungskreises vom 15.01.2021

PKW-Stellplatzgebühren

Die Mitglieder des Lenkungskreises einigen sich darauf, hier keinen ausdrücklichen Beschluss über Annahmen zukünftiger PKW-Stellplatzgebühren zu fassen. Für die Berechnungen im Verkehrsmodell soll die vorgestellte Extrapolation von +2% jährlich der Parkgebühren im INF angewendet werden.