

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