

Stellungnahme des Stadtteilvereins Handschuhsheim e.V. zu den Entwürfen von ASTOC und HÖGER, September 2021

Die Ergebnisse der Konsolidierungsphase sind bemerkenswert. Sie zeigen, dass sich der Masterplanprozess gelohnt hat. Das Team ASTOC hat sich in der Konsolidierungsphase den schon seit Beginn durch das Team HÖGER vertretenen stadt-, natur- und klimaverträglichen Lösungen angeschlossen.

Für die Masterplanphase sollte deshalb das Team HÖGER ausgewählt und die folgenden Maßnahmen aus den in der Konsolidierungsphase erarbeiteten Entwürfen vom Gemeinderat als Grundlage für die endgültige Erarbeitung des Masterplans beschlossen werden:

1 Erschließung mit einem inneren Straßenbahnring

Beide Teams haben aus den von IVAS/VCDB berechneten 10 Mobilitätsvarianten die zur Erschließung des Campus optimale Variante einer modernen Straßenbahnbindung auf dem inneren Straßenbahnring gewählt. Damit können Beschäftigte und Studierende aus der Stadt und der Region (Weinheim, Bergstraße, PHV und von den S-Bahnen, im Konzept HÖGER auch aus Eppelheim und Kirchheim) und Bewohner Handschuhsheims den Campus und die Kliniken umsteigefrei, mit kurzen Fußwegen und viel besser als heute erreichen.

Für Handschuhsheim ist zusätzlich wichtig, dass mit diesen neuen Straßenbahnlinien auch das Einkaufszentrum im Mathematikon (ALDI, REWE; Rossmann etc.) gut erreicht werden kann. Dazu fehlt in den Konzepten eine Haltestelle am Mathematikon, die in der planfestgestellten Trasse noch enthalten war. Eine solche Haltestelle ist auch für eine umsteigefreie Verbindung von allen Haltestellen im Campus zu dem einzigen Einkaufszentrum im Campus notwendig, damit die folgenden Wegeketten ermöglicht werden:

- Einkaufen von Beschäftigten und Studierenden bei der Heimfahrt beim Umstieg an der Haltestelle Technologiepark
- Einkaufen von Bewohnern des Campus
- Einkaufen von Besuchern stationärer Patienten in den Kliniken
- Einkaufen von Besuchern der Jugendherberge

2 Kein Nordzubringer oder Busverkehr durch das Handschuhsheimer Feld notwendig

Beide Konzepte kommen ohne einen Nordzubringer und ohne Busverkehr durch das Handschuhsheimer Feld aus. Dies hält störenden Kraftfahrzeugverkehr aus dem für die Nahrungsmittelerzeugung, den Naturschutz und die Naherholung wertvollen Gebiet fern.

3 Wirksamkeit eines zielnahen P&R-Platzes in Handschuhsheim nicht gegeben

Der im Nordosten des Handschuhsheimer Feldes angedachte zielnahe P&R-Platz hätte deutlich mehr Nach- als Vorteile. Nach den Plänen soll er mit einer neuen Straßenbahnhaltestelle östlich der B3 angebunden werden.

Diese angedachte neue Straßenbahnhaltestelle wird jedoch sehr wahrscheinlich nicht realisiert werden, da in ihrem Umkreis außer dem P&R-Platz keine weiteren Ziele oder Quellen vorhanden sind. Die Wohngebiete in Dossenheim sind durch die bestehende Haltestelle Dossenheim Süd gut und ausreichend angebunden. Eine Straßenbahnhaltestelle allein für Nutzer des P&R-Platzes morgens stadtein- und nachmittags stadtauswärts rechnet sich nicht. In diesem Falle wäre der P&R-Platz der Türöffner für einen Ausbau der Feldwege im Handschuhsheimer Feld für einen Busshuttle und damit für den KFZ-Verkehr und für einen Nordzubringer.

Der Einfluss auf die KFZ-Verkehrsmenge auf der Dossenheimer Landstraße in Handschuhsheim wäre überdies mit ca. 0,5% äußerst gering und nicht spürbar. Bei dieser Berechnung wurde angenommen, dass die Parkplätze auf dem P&R-Platz bzw. dem P&R-Parkhaus kostenlos angeboten werden. Dies erscheint für die Zukunft nicht machbar. Werden Parkgebühren unterstellt, läge der Einfluss auf die Verkehrsmenge auf der Dossenheimer Landstraße im Bereich von nur 0,2%.

Bei zielnahe P&R besteht grundsätzlich das Problem, dass Einpendler den überwiegenden Teil ihrer Fahrtstrecke mit dem PKW und nur die „letzte Meile“ mit dem Umweltverbund zurücklegen. Dies steht einer Reduzierung der CO₂-Emissionen entgegen. In dem Masterplankonzept sollte deshalb der zielnahe P&R-Platz Handschuhsheim Nord nicht übernommen werden und stattdessen, wie in beiden Konzepten enthalten, der quellnahe P&R und B&R an Haltestellen der S-Bahnen und der Überlandstraßenbahn 5 entsprechend dem Konzept des VRN ausgebaut werden.

4 Zusätzliche Fuß- und Fahrradbrücke

Die Fuß- und Fahrradbrücke nach dem Konzept HÖGER erscheint als guter Kompromiss, der den Unicampus nach Westen hin öffnet und eine direkte, umweltfreundliche Verbindung

- zu dem geplanten Radschnellweg von Mannheim-Edingen,
- zur Haltestelle SRH-Campus der OEG
- zum Campus der SRH-Hochschule und
- zwischen Handschuhsheim und Wieblingen

schafft.

Die reine Fuß- und Fahrradbrücke belastet im Gegensatz zu einer KFZ-Brücke nicht die Wieblingener Wohnbevölkerung. Sie führt zu einem neuen umweltfreundlichen Alternativangebot zum Autoverkehr und entlastet dadurch die Stadtteile Bergheim, Neuenheim, Handschuhsheim, Wieblingen und den Unicampus. Sie sollte, wie von HÖGER

vorgeschlagen, in einer möglichst naturverträglichen, schlanken Holzbauform geprüft werden.

5 Erhalt des Hühnersteins

Beide Entwürfe kommen ohne eine Bebauung des Gewanns Hühnerstein aus und erhalten die Fläche als Belüftungskorridor und als Naturräume mit einer hohen ökologischen Wertigkeit und einer idealen Naherholungsfunktion. Dies ist nach dem Gutachten „Klimaexpertise Neuenheimer Feld Heidelberg“, der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung und den Bedürfnissen von Landwirtschaft, Gartenbau, Naturschutz und Naherholung als sehr positiv zu bewerten.

6 Ausgleichsmaßnahmen

Die Schaffung von 818 000 zusätzlichen qm BGF erfordert Ausgleichsmaßnahmen. Es sollte geprüft werden, ob diese bei der Neufassung des B-Plans in räumlicher Nähe zum Campus auf naturnahen Flächen im Bereich Hühnerstein umgesetzt werden können.

7 Weitere Maßnahmen notwendig

Die bisherigen Mobilitätsmaßnahmen der Konzepte reduzieren die mit dem Auto zurückgelegten Fahrten im Vergleich zu 2015, bei Team HÖGER stärker als bei Team ASTOC. Bei der Erarbeitung des endgültigen Masterplans ist aber ein besonderes Augenmerk auf eine weitere Reduzierung des Autoverkehrs in Handschuhsheim, Neuenheim, Bergheim und Wieblingen und auf eine Reduktion der CO₂-Emissionen entsprechend der Klimaschutzziele Heidelbergs zu legen. Dazu sollten u.a.

- die in der Leistungsbeschreibung vorläufig festgelegte Zahl der PKW-Stellplätze verringert werden, z.B. nach der Berechnung des Teams HÖGER auf maximal 5 300 mit dem heute schon möglichen ÖPNV Minderungsfaktor von 30% bzw. auf 3 500 mit einem ÖPNV Minderungsfaktor von 20% durch eine absehbare Änderung der Gesetzeslage.
- die Parkgebühren nach der Festlegung im Koalitionsvertrag 2021-2026 von GRÜNEN und CDU Baden-Württemberg und den Vorschlägen des Teams HÖGER auf ein kostendeckendes Niveau angehoben werden. Die bisher für die Verkehrsberechnungen angenommenen Parkgebühren von 35,- €/Monat im Jahr 2035 (heute 26,- €/Monat) und 47,- €/Monat im Jahr 2050 sind viel zu niedrig und nicht kostendeckend.
- die PKW-Stellplätze in zu erstellende Tiefgaragen verlegt werden. Diese sparen Fläche und können durch Parkgebühren finanziert werden.
- die zahlreichen von ASTOC und HÖGER aufgeführten Maßnahmen zur Reduktion des MIV umgesetzt werden.