

„Das ist immer noch ein Kompromiss“

Experte Dieter Teufel: Masterplanentwürfe bringen Vorteile für die Wissenschaft, die Stadtteile und den Naturschutz – Sein Favorit: Höger

Von Holger Buchwald

Während der Direktor der Internationalen Bauausstellung (IBA), Michael Braum, die großen Visionen für das Neuenheimer Feld vermisst, hat der andere lokale Experte im Masterplanprozess, Dieter Teufel, Verständnis dafür, dass Stadt, Land und Universität das Verfahren nun beenden wollen. Der Leiter des Umwelt- und Prognose-Institut (UPI) meint, mit der Bürgerbeteiligung und im Wettbewerb der Planungsteams sei viel erreicht worden. Nun gehe es darum, diese Fortschritte auch gut umzusetzen.



Dieter Teufel.
Foto: Rothe

> Stadt, Land und Uni wollen den Masterplanprozess jetzt schon beenden – hat Sie das überrascht?

Nein, nicht wirklich.

Wir hatten über dieses Thema schon in der dreitägigen Klausurtagung der Experten und Fachvertreter diskutiert. Und wir kamen zu einem eindeutigen Ergebnis: Während des gesamten Masterplanprozesses haben die vier Planungsteams 22 Entwürfe vorgelegt. Die letzten beiden der am Ende ausgewählten Teams liegen jetzt ganz nah beieinander. Daher waren wir uns einig, dass viel erreicht wurde und man jetzt zügig an die Umsetzung gehen kann.

> In der gemeinsamen Empfehlung des Expertenrates heißt es aber doch, dass in der abschließenden Masterplanphase aus den beiden Entwürfen eine Synthese gebildet werden sollte.

Natürlich muss in einzelnen Bereichen noch nachgebessert werden, besonders wenn es darum geht, den CO₂-Ausstoß noch weiter zu reduzieren. Die Kliniken sind überdies nicht zufrieden mit dem Konzept. Streiten kann man sich über die Lage und Größe der Gebäude. Es gibt aber auch viel Positives. Trotz der Zunahme der Bruttogrundflächen um 75 Prozent im Campus geht der Autoverkehr leicht zurück: Im Entwurf Astoc um 400 Pkw am Tag, bei Höger um mehr als 1000. Das reicht zwar noch nicht. Das liegt aber daran, dass Stadt, Land und Uni darauf bestanden haben, dass die Parkgebühren kaum erhöht werden und die Anzahl der Stellplätze hoch bleibt.

> Selbst die Projektträger sagen, dass über die Erweiterungsflächen für die Kliniken noch einmal geredet werden müsse. Daher noch einmal die Frage, ist es nicht zu früh, den Prozess jetzt schon zu beenden?

Was weitere Flächen für die Kliniken angeht, hängt die Diskussion davon ab, welchen Zuwachs man für nötig erachtet. Der ärztliche Direktor Prof. Ingo Autenrieth hat in einem Brief an die Stadträte und die Stadtverwaltung Wünsche geäußert, die von einem doppelt so hohen Flächenzuwachs ausgehen wie in der Aufgabenstellung des Masterplanprozesses angesetzt. Wenn man diesem Wunsch folgen wollte, müsste man noch einmal ganz von vorne anfangen. Doch in meinen Augen wäre es nicht sinnvoll, die komplette medizinische Versorgung ins Neuenheimer Feld zu verlegen. Wenn



So stellt sich Kerstin Höger den Zugang zum Neckar im Neuenheimer Feld vor. Grafik: Höger/RNZ-Repro

man alles an einem Ort konzentriert, wäre das nicht sehr katastrophenresilient. Es könnte zum Beispiel im Chemischen Institut zu Störfällen kommen, oder zu Hochwasser.

> Also kann das Material, das Astoc und Höger geliefert haben, nun verwendet werden, um konkret Bebauungspläne zu erarbeiten?

Das sollte es sogar. Der Masterplanprozess läuft – streng genommen – schon seit 2010. Vor vier Jahren hat die Bürgerbeteiligung begonnen. Inzwischen ist also ein Viertel der Planungszeit vergangen, ohne dass Regelungen für den Verkehr getroffen worden wären. Das Konzept von Kerstin Höger sieht nun vor, dass man den Autoverkehr und die Straßenbahntrasse trennt. Das ist ein sehr gutes Konzept. Es wäre sinnvoll, dass man das, was nun auf dem Tisch liegt, umsetzt.

> Wäre es nicht sinnvoller gewesen, die Problematik um das Neuenheimer Feld gesamtstädtisch zu denken?

Oberbürgermeister Eckart Würzner hatte doch vorgeschlagen, wissenschaftliche Einrichtungen auch in der Bahnstadt oder in Patrick-Henry-Village anzusiedeln, doch das hat Universitätsrektor Bernhard Eitel strikt abgelehnt. Deshalb musste sich alles auf den Campus konzentrieren.

> Die meisten, die ins Neuenheimer Feld pendeln, kommen aber nicht aus Heidelberg.

Das ist richtig. Fast drei Viertel des Autoverkehrs kommt aus der Region. Um ihn zu verringern, sehen sowohl Höger als auch Astoc Straßenbahnkonzepte vor. Höger schlägt zudem eine Fuß- und Radbrücke von Wieblingen über den Neckar ins Neuenheimer Feld vor. Auch das ist meines Erachtens eine mögliche

Lösung für den multimodalen Verkehr und könnte mit „Bike and Ride“ und einer Anbindung an den S-Bahnhof Pfaffengrund-Wieblingen kombiniert werden. Die Wieblingen könnten zudem zu Fuß zum Campus spazieren. Was die Diskussion um die Fünfte Neckarquerung angeht, wäre das ein sinnvoller Kompromiss.

> Zu Lasten des Naturschutzes.

Es gibt gute Beispiele, zum Beispiel für überdachte Holzbrücken, wie man die Störung des Naturschutzgebietes relativ klein halten könnte. Und natürlich dürften in Wieblingen keine großen Parkhäuser gebaut werden, um nicht noch mehr Autoverkehr anzuziehen. „Park-and-Ride“-Plätze müssen quellenah an Haltestellen der Schiene geplant werden.

> Was sind für Sie – neben der Straßenbahn – die wichtigsten Errungenschaften des Masterplanprozesses?

Es ist sehr gut, dass man sparsam mit dem Boden umgeht und die Optimierungspotenziale im Campus genutzt werden sollen, dass keine Autobrücke über das Naturschutzgebiet am Altneckar gebaut werden soll und dass das Handschuhsheimer Feld erhalten bleibt.

> Im Endeffekt klingt das so, als hätte man auch das Bündnis Bürgerbeteiligung aus Naturschutzverbänden, Gärtnern, Handschuhsheimern und Wieblingern den Masterplanentwurf anfertigen lassen können.

(lacht) Das hätte nicht funktioniert. Denn alles in allem sind die Masterplanentwürfe immer noch ein Kompromiss. Dass der Auto- und der Nahverkehr getrennt werden, kommt der Universität zugute. Auch bei der Fuß- und Radbrücke bei Wieblingen sind alle Seiten aufeinander zugegangen. Für mich war der Master-

planprozess ein Erfolg, an dem viele Menschen mitgewirkt haben, und bei dem am Ende etwas Gutes herausgekommen ist. Auch die wissenschaftlichen Einrichtungen und Institute können zufrieden sein. Sie haben 75 Prozent mehr Nutzfläche gefordert und dies wurde im Laufe des Verfahrens von allen akzeptiert. Am Ende hat sich gezeigt: Das ist alles unter einen Hut zu bekommen, bei guter Qualität.

> Für IBA-Direktor Michael Braum fehlte der Mut, etwas Neues zu wagen.

Die Seilbahn von Ferdinand Heide, die Campusflotte von Astoc, das alles wurde doch diskutiert. Am Ende hat sich aber herausgestellt, dass dies auch keine Lösungen sind. Bei 90 000 Wegen, die am Tag im Neuenheimer Feld zurückgelegt werden, bringen autonom fahrende Busse mit acht bis zehn Passagieren nicht die erforderliche Kapazität. Und mit einer Seilbahn könnte man die CO₂-Emissionen kaum reduzieren. Sie brächte vielleicht für Pendler aus Mannheim eine Verbesserung, nicht aber für die aus dem Süden und dem Osten.

> Welcher Entwurf hat für Sie die Nase vorn?

Der von Kerstin Höger. Das war auch das einstimmige Ergebnis der Expertenklauseur. Ihr Mobilitätskonzept und der „Campus kompakt“ passen zusammen. Die CO₂-Reduktion ist besser als bei Astoc, auch der Autoverkehr nimmt stärker ab. Und Kerstin Höger lässt das Unisportgelände unangetastet. Ein dritter wichtiger Punkt: Astoc will das gerade frisch sanierte Chemische Institut abreißen, Höger lässt es stehen. Sie hat auch noch die Fünfte Neckarquerung im Plan, als Fuß- und Radbrücke, zugleich ist bei ihr der autofreie Teil des Campus noch größer.