

Umweltverträglichkeitsuntersuchung bestätigt einzigartigen Wert des Handschuhsheimer Feldes

von Petra Bauer und Dieter Teufel

Die Bemühungen um den Schutz des Handschuhsheimer Feldes traten im letzten Jahr in eine entscheidende Phase. Erinnern wir uns: Schon in den 60er und 70er Jahren des letzten Jahrhunderts gab es Planungen für einen Autobahnzubringer durch das Handschuhsheimer Feld. Dieser wurde damals sogar insgesamt fünfmal vom Gemeinderat beschlossen, aber durch die Bevölkerung, den Stadtteilverein Handschuhsheim und die Gärtner verhindert. Durch den Bau von Instituten und Kliniken im Neuenheimer Feld (NHF) entstand in der Folgezeit ein erheblicher Verkehrszuwachs, der durch großzügige Ausweisung kostenloser Parkflächen und durch eine schlechte Qualität des Öffentlichen Verkehrs vor allem zu einer Zunahme des Autoverkehrs führte. Die sich daraus ergebenden Probleme und die vorhandenen Lösungsmöglichkeiten wurden in den 80er und Anfang der 90er Jahre in mehreren Gutachten und Planfallberechnungen untersucht. Die Ergebnisse führten dazu, dass der Gemeinderat im Jahr 1994 einen Verkehrsentwicklungsplan mit folgenden Maßnahmen beschloss:

- Verbesserung des Angebots des Öffentlichen Verkehrs
 - durch eine neue Straßenbahnlinie im NHF
 - durch Erweiterungen der Straßenbahn nach Wiesloch, Walldorf, Schwetzingen und in die Altstadt
- Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs
- Einführung eines Jobtickets für die Beschäftigten der Universität, der Kliniken und der Forschungsstätten, finanziert durch
- Bewirtschaftung der kostenlosen Parkplätze im NHF

Die Beschlüsse waren gut. Das Problem jedoch war, dass in den darauf folgenden Jahren fast nichts getan wurde, um sie umzusetzen. Deshalb wurde im Jahr 2002 der Ruf der Universität lauter, durch eine Brücke durch das Naturschutzgebiet Alt-Neckar eine zusätzliche Anbindung des Neuenheimer Feldes zu erreichen. Falls die Brücke aus juristischen Gründen nicht realisierbar sei, wurde der alte Vorschlag eines Nord-Zubringers durch das Handschuhsheimer Feld wieder ausgegraben. Da der Alt-Neckar wegen seiner überregionalen Bedeutung von der Landesregierung Baden-Württemberg als FFH-Gebiet (Flora-Fauna-Habitat) im Rahmen des Natura-2000-Schutzprogramms an die EU gemeldet wurde und von dieser unter Schutz gestellt wurde, war unter Fachleuten bereits damals klar, dass der Plan einer Neckarbrücke durch dieses Europäische Naturschutzgebiet unter den gegebenen Umständen nicht realisierbar ist.¹ Dennoch ließen sich Teile des Gemeinderats und auch die Universitätsspitze nicht überzeugen. Sie forderten von der Stadtverwaltung eine Fortführung der Planung der Neckarbrücke. Um den Sachverhalt genau überprüfen zu lassen und die Frage abzuklären, ob nicht doch noch eine Neckarbrücke möglich wäre, einigte man sich auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU), die

¹ siehe dazu Petra Bauer und Dieter Teufel: Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Hauptstraßen in Handschuhsheim, Jahrbuch Handschuhsheim 2003; S.95-108

vom Gemeinderat bei einem renommierten Gutachterbüro aus München einstimmig in Auftrag gegeben und von der Universität mit 150.000 € bezahlt wurde.²

Das Gutachterbüro untersuchte in den letzten beiden Jahren ausführlich alle Auswirkungen, Aspekte und Alternativen einer geplanten Neckarbrücke. Insgesamt wurden dabei 9 verschiedene Alternativen (3 Neckarbrücken, 4 Nord-Zubringer und verschiedene Verbesserungen im Öffentlichen Verkehr) im Hinblick auf folgende im UVP-Gesetz genannten Schutzgüter bzw. Schutzfunktionen verglichen und bewertet:

- Mensch (Gesundheit, Erholung, Lärm, Orts- und Landschaftsbild)
- Boden (Versiegelung, Schadstoffanreicherung, Schutzbedürftigkeit)
- Wasser (Schadstoffbelastungen, Eingriffe in den Fluss-Lebensraum bzw. in Wasserschutzgebiete)
- Luft, Klima (Schadstoffbelastung, Eingriffe in lokalklimatisch relevante Teilräume)
- Tiere und Pflanzen (Bestand, Schutzwürdigkeit und Auswirkungen des Vorhabens)

In Bezug auf den Alt-Neckar bestätigte die UVU die durch frühere Untersuchungen bekannte Schutzwürdigkeit des FFH-Gebietes. Dieses stellt ein sowohl für zahlreiche geschützte Tierarten als auch für den internationalen Vogelzug wichtiges Refugium dar, das durch eine Neckarbrücke empfindlich gestört würde. Die UVU kommt zu dem entscheidenden Ergebnis, dass eine Neckarbrücke nicht zulässig ist, da die bessere Erschließung des Neuenheimer Felds auch durch andere Maßnahmen erreichbar ist, die in der sog. Optimierungsvariante zusammengefasst wurden. Diese bestehen aus einem Teil der bereits im Jahr 1994 im Verkehrsentwicklungsplan beschlossenen, aber bisher nicht umgesetzten Maßnahmen (vor allem Parkraumbewirtschaftung und Job-Ticket, Straßenbahnanbindung des Universitätsgeländes, Optimierungen im Öffentlichen Verkehr und bei den Zufahrten zum NHF).

Die Umweltverträglichkeits-Untersuchung machte jedoch nicht nur Aussagen zur Zulässigkeit einer Neckarbrücke, sondern sie erbrachte auch außerordentlich interessante Ergebnisse über das Handschuhsheimer Feld und den dort als Alternative untersuchten Nord-Zubringer.

Eine nördliche Anbindung des Universitätsgeländes an die A5 über das Handschuhsheimer Feld wäre nicht möglich, ohne wichtige Teile des Handschuhsheimer Feldes zu zerschneiden. Bereits im Zwischenbericht vom 26.11.2004 hatte die UVU den außerordentlichen Wert des Handschuhsheimer Feldes als *„größtes zusammenhängendes (nicht von verkehrsreichen Straßen durchschnittenes) Erholungsgebiet in unmittelbarer Stadtnähe“* beschrieben.³ Die UVU untersuchte dazu u.a. die Beeinträchtigung der Erholungsfunktionen durch Störung des Landschaftsbildes und durch Verkehrslärm.

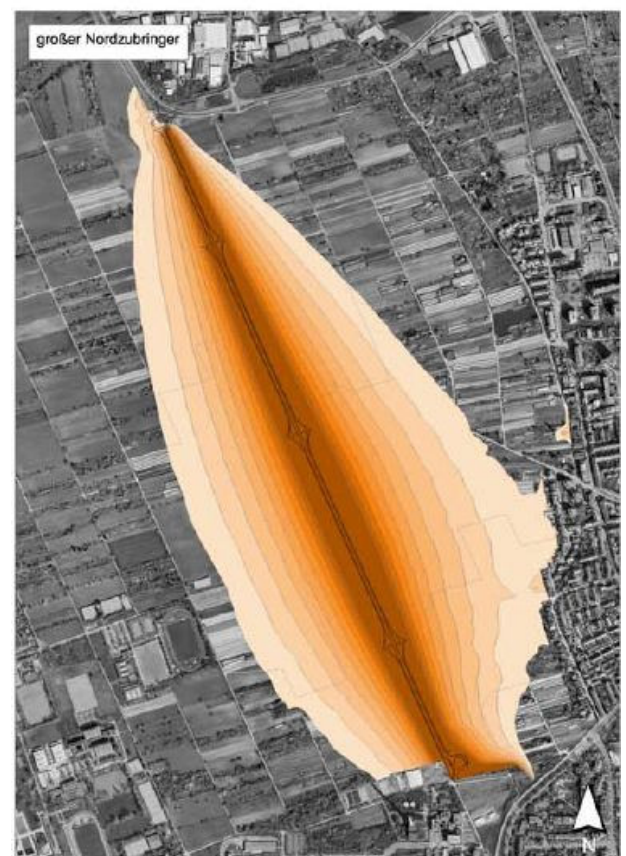
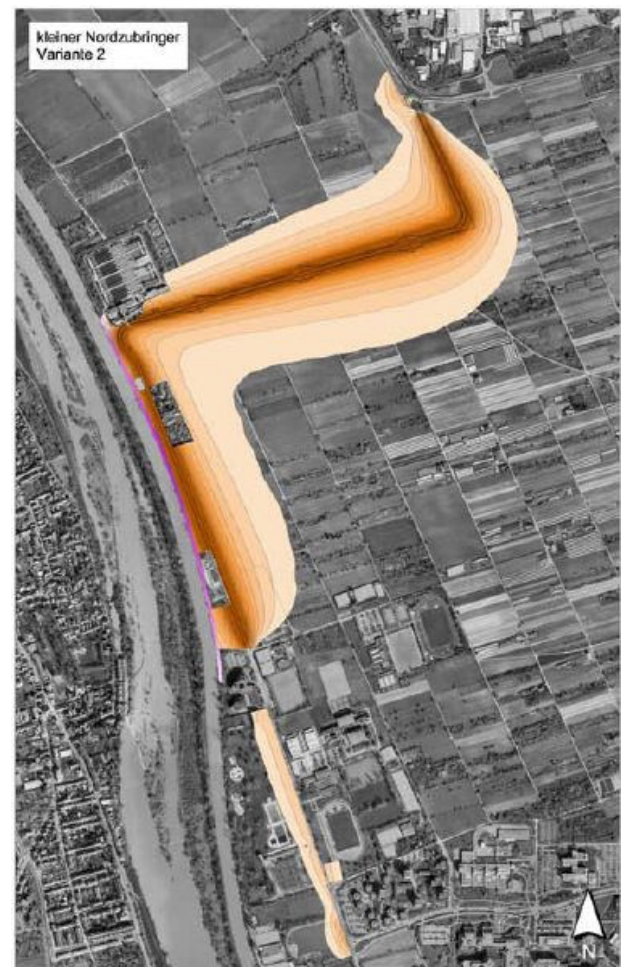
² Büro Dr. Schemel für Umweltforschung Stadt- und Regionalentwicklung, München, in Zusammenarbeit mit Büro PEB-Gesellschaft für Landschafts- und Freiraumplanung, Dachau, und Büro Twelbeck-Landschaftsökologie, Zoologie, Mainz, 2005

³ siehe dazu: Petra Bauer und Dieter Teufel, Schutz des Handschuhsheimer Felds – aktueller Stand, Jahrbuch Handschuhsheim 2005, S. 43-60

Die durch das Straßenbauwerk versiegelte Bodenfläche beträgt bei dem kleinen Nordzubringer zwischen 1,9 und 2,1 ha, beim großen Nordzubringer 2,5 ha. Deutlich größer sind mit 22 und 23 ha die Flächen, die in ihrer Erholungsfunktion visuell stark beeinträchtigt würden. Dabei wurde entsprechend dem Auftrag an den Gutachter nur die normale Straße berücksichtigt. In der Realität würden jedoch eventuell noch Überführungsbauwerke hinzukommen, um zumindest auf einzelnen Wegen eine ungehinderte Überquerung des Nord-Zubringers möglich zu machen. Dies würde eine zusätzliche visuelle Beeinträchtigung des Feldes bewirken. Eine Straße führt jedoch nicht nur zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, sie hat auch Emissionen in Form von Lärm und Abgasen. Nach den Ergebnissen der UVU würde ein Nord-Zubringer zu einer hohen Beeinträchtigung der Erholungsfunktion durch Lärm auf einer Fläche von 50,2 (kleiner Nordzubringer) bis 128 ha (großer Nordzubringer) führen. Die beeinträchtigten Flächen sind auf der nebenstehenden Grafik zu sehen. Dabei würde in den äußeren Bereichen eine Erhöhung der Lärmbelastung um spürbare 2 dB(A), in den inneren Bereichen um 10 - 11 dB(A) auftreten.

In der UVU konnte nur ein Teil der Umweltauswirkungen untersucht werden. Ausgeklammert blieben z.B. die Auswirkungen von Schadstoff-Emissionen auf die im Handschuhsheimer Feld angebauten Nahrungsmittel und auf die Erholungsqualität. Es kann jedoch abgeschätzt werden, dass die in der Grafik durch Verkehrslärm belasteten Gebiete auch ungefähr die Gebiete darstellen, die durch Abgase des Verkehrs belastet wären.

Zum Schutzgut Wasser ist relevant, dass im nordwestlichen Teil des Handschuhsheimer Feldes ein Wasserschutzgebiet der Kategorie WSG-Zone III A existiert. Zur Zeit wird daraus Gebrauchswasser für den landwirtschaftlichen und gartenbaulichen Bedarf gewonnen. Laut



Schutzverordnung vom 21.9.1976 sind in der erweiterten Schutzzone III u.a. „*der Neubau und wesentliche Änderungen von Straßen*“ untersagt. Der kleine Nordzubringer würde dieses Wasserschutzgebiet durchschneiden. In Bezug auf die unterirdische Variante eines großen Nordzubringers weist die UVU darauf hin, dass im Rahmen der UVU nicht geklärt wurde, ob durch einen eventuellen Tunnel der Grundwasserstrom im Handschuhsheimer Feld in bestimmten Räumen beeinflusst und umgelenkt würde (Stauwirkung, Trockenfallen) und dadurch bestimmte naturnahe Vegetationsbestände und gärtnerische bzw. landwirtschaftliche Kulturen negativ betroffen würden.

Die Auswirkungen der Nordzubringer-Varianten wurden in der UVU auftragsgemäß nur in geringerem Detaillierungsgrad untersucht als die einer Neckarbrücke. Trotzdem endete die Untersuchung mit einer großen Überraschung. Das Handschuhsheimer Feld, das bisher keinen vergleichbaren juristischen Schutzstatus aufweist wie das FFH-Gebiet Alt-Neckar, ist, vor allem aufgrund seiner ökologischen Vielseitigkeit und seines Bestandes an vielen geschützten und seltenen Tierarten, ökologisch ähnlich wertvoll wie das FFH-Gebiet Alt-Neckar. Ein Straßenbau durch das Handschuhsheimer Feld hätte sogar schlimmere ökologische Auswirkungen als der Bau einer Neckarbrücke durch das FFH-Gebiet ! Die UVU kommt zu folgendem Ergebnis:

„Grund für die besondere Lebensraumqualität des Handschuhsheimer Feldes ist die Kleinteiligkeit seiner Nutzungen und die damit zusammenhängende hohe Vielfalt an pflanzlichen Strukturen auf kleinem Raum. Solche kleinräumigen landbaulichen Nutzungsstrukturen sind in Zeiten der industrialisierten Landbewirtschaftung mit ihren großen Schlägen extrem selten geworden. ...

*Die Beeinträchtigungen der Tierwelt durch Überbauung und Zerschneidung von Lebensräumen **sind im Handschuhsheimer Feld auch bei der günstigsten Trasse (mit Ausnahme des Nordzubringers als Tunnel) deutlich gravierender als die Beeinträchtigungen der Fauna durch die Neckarbrücke.**“*

Der hohe ökologische Wert des Handschuhsheimer Feldes kommt vor allem durch folgende Flächen bzw. Nutzungsformen zustande:

- *„extensiv genutzte Wiesen,*
- *Gärten mit kleinteiliger, abwechslungsreicher Nutzung,*
- *Gärten mit ausgesprochen extensiver Nutzung oder Gartenbrache,*
- *Gärten mit Obstbau-Hochstämmen und ausgesprochen extensiver Nutzung oder Gartenbrache,*
- *Streuobst-Bestände mit extensiver Nutzung oder Brache,*
- *ökologisch wertvolle Holzbestände, Hecken und Gebüsche.*

Diese extensiv genutzten Flächen sind als Rückzugsgebiete für Tiere der Agrarflächen von großer Bedeutung.“

Das Handschuhsheimer Feld ist Heimat von 16 nach der Bundesartenschutzverordnung oder der Vogelschutzrichtlinie geschützten Brutvogelarten, darunter z.B. Steinkauz, Feldlerche, Neuntöter, Grauschnepper, Grünspecht, Dorngrasmücke, Klappergrasmücke

und Gartenrotschwanz. Zusätzlich ist das Handschuhsheimer Feld im Jahresverlauf Refugium für 11 nach der Bundesartenschutzverordnung oder der Vogelrichtlinie geschützte Zugvögel, die sich als Dauergast im Winterhalbjahr oder als Durchzügler oder Gastvogel im Feld aufhalten. Solche Gäste sind z.B. Sperber, Mauersegler, Saatkrähe und Dohle, Wanderfalke, Pirol, Schleiereule und Braunkehlchen. Insgesamt leben im Handschuhsheimer Feld 67 Vogelarten, davon sind 21 Rote-Liste-Arten.

Ein interessantes Ergebnis ermittelte die UVU in Bezug auf den Gartenrotschwanz, der in den letzten Jahrzehnten selten geworden ist. Im Handschuhsheimer Feld sind auf einer Fläche von ca. 275 ha 36 bis 41 Brutreviere des Gartenrotschwanzes anzutreffen. Die UVU schreibt dazu *„Allein wegen des häufigen Vorkommens dieser gefährdeten Art kommt dem Brutgebiet eine überregionale Bedeutung zu.“* Ähnliches gilt für das Vorkommen des Steinkauzes. Der Grund liegt darin, dass das Handschuhsheimer Feld insbesondere durch ältere Streuobstbestände ökologisch noch sehr gut strukturiert ist. Allerdings zeigt die Beobachtung der letzten Jahre, dass diese Bestände kontinuierlich zurück gehen.

Tiere, die man normalerweise kaum zu Gesicht bekommt, sind die nachtaktiven Fledermäuse. Im Handschuhsheimer Feld leben 7 seltene Fledermausarten, die alle sowohl nach der Bundesartenschutzverordnung als auch nach der FFH-Richtlinie streng geschützt sind, darunter die seltene, erst im Jahr 2000 von englischen Forschern entdeckte Mückenfledermaus und die Zwergfledermaus.

Eine besondere Untersuchung wurde im Rahmen der UVU über geschützte Totholzkäfer durchgeführt. Dabei ergab sich ein breites Vorkommen von Rosen- und Prachtkäfern. Auch der nach der Bundesartenschutzverordnung besonders geschützte Hirschkäfer und der Balkenschröter, sein kleiner Verwandter, fühlen sich im Handschuhsheimer Feld wohl.

Auch viele weitere gefährdete Insektenarten, vor allem aus der Ordnung der Hymenoptera (Hautflügler), wurden im Handschuhsheimer Feld nachgewiesen. Groß ist die Vielfalt z.B. an Schwebfliegen- und Schlupfwespenarten, die gleichzeitig wichtige Nützlinge für den Gartenbau sind, da sie oder ihre Larven sich in ihrer Ernährung auf Pflanzenschädlinge spezialisiert haben.

Die UVU beschreibt ausführlich die vielfältigen Auswirkungen von Straßen und Brücken auf die Tierwelt. Straßen führen zu

- Lebensraumverlust von für den Natur- und Artenschutz wertvollen Flächen
- Vertreibung von empfindlichen und gefährdeten Tierarten aus dem Umfeld der Straße durch akustische und visuelle Störungen (Lärm-Emissionen, Personen- und Fahrzeugbewegungen)
- Barriere- und Isolationswirkungen der Straße
- Schadstoffbelastungen
- Verkehrstod
- Vogelschlag

- hydrologische und klimatische Veränderungen der Straßenumgebung.

Besonders gut untersucht sind die Lärmwirkungen von Straßen auf Vögel. In Abhängigkeit von der Dichte des Verkehrs sind negative Auswirkungen auf Vogelpopulationen im Wald im Durchschnitt bis 300 m, im Offenland bis 1000 m messbar. Dabei sind die Wirkungen des Lärms bei Vögeln umso größer, je ähnlicher der Frequenzbereich des Gesanges einer Art dem Lärmspektrum der Straße ist. Besonders empfindlich reagieren manche Brutvögel auf Lärm-Emissionen. Dies bedeutet, dass die Zerschneidung der Landschaft mit Straßen zu einer Reduktion von Brutrevieren führt.

Andererseits gibt es Kleinvogelarten, die z.B. in Straßenhecken direkt neben viel befahrenen Straßen brüten. Untersuchungen zeigten jedoch bei solchen Gelegen eine höhere Rate unfruchtbarer Eier, was auf eine hohe Schadstoffbelastung (Schwermetalle, Ruß, Abrieb, Schmierfette, Öl- und Benzinreste, Auftausalze etc.) in der Nahrung hindeutet. Die Umweltvergiftung im Straßenbereich wirkt bis zu 200 Meter beidseits viel befahrener Straßen. In Regenwürmern wurden in dieser Zone z.B. erhöhte Konzentrationen des giftigen Schwermetalls Cadmium nachgewiesen. Dieser Hinweis der UVU ist eine wichtige Information für den Gartenbau, dessen Beeinträchtigung durch den Straßenbau in der UVU nicht untersucht wurde.

Bei Straßen durch ökologisch wertvolle Landschaftsräume ist die Rate des Verkehrstodes von Tieren besonders hoch, da in solchen Gebieten eine höhere Tierpopulationsdichte vorliegt als in ausgeräumten Landschaften.

Bei der Untersuchung der vier möglichen Varianten eines Nord-Zubringers kommt der Gutachter zu dem Ergebnis:

*„Der große Nord-Zubringer als Tunnel („Radieschen-Tunnel“) ist mit den geringsten Beeinträchtigungen der Umwelt verbunden. **Gegen ihn – wie auch gegen den im folgenden näher betrachteten kleinen Nord-Zubringer – spricht jedoch die geringe verkehrliche Wirksamkeit...**“*⁴ Dies hatten bereits auch andere Verkehrsgutachten vorher ergeben: Da die Hauptverkehrsströme ins NHF von Süden und Südwesten kommen, würde eine Nordanbindung über das Handschuhsheimer Feld quantitativ nur wenig bringen. Ein kleiner Nordzubringer am Westrand des Handschuhsheimer Feldes zum Beispiel würde den Verkehr auf der B3 in Handschuhsheim nur um rund 5,8% verringern, deutlich weniger als z.B. eine Parkraumbewirtschaftung und ein Jobticket im NHF.

Bei der zusammenfassenden Bewertung schreibt die UVU: **„Die beabsichtigte Lösung der Verkehrsprobleme vor allem im Bereich der Ernst-Walz-Brücke ist weder mit dem großen Nord-Zubringer noch mit den Varianten des kleinen Nord-Zubringers zu erreichen, wie aus dem WVI-Verkehrsgutachten hervorgeht.“** Trotzdem vergleicht die UVU die jeweils günstigste Variante einer Neckarquerung (Pfeilerbrücke) mit einem kleinen Nord-Zubringer. Ergebnis: *„Was den Vergleich der Rangfolgen bei den oberirdischen*

⁴ Hervorhebungen jeweils durch Verfasser

Varianten anbelangt, schneidet die **Neckarbrücke in drei Fällen besser** und ebenfalls in **drei Fällen schlechter** ab als die jeweils günstigste Variante der Nord-Zubringer...

Gegen den kleinen Nord-Zubringer durch das Handschuhsheimer Feld sprechen vor allem

- die gravierenden Störungen der sehr hohen landschaftlichen Erlebnisqualität des Handschuhsheimer Felds. **Dieser Raum ist ein für Heidelberg sehr bedeutsames, direkt an dicht bebaute Wohnsiedlungen angrenzendes Erholungsgebiet**, das durch Ruhe und durch eine außerordentliche kulturlandschaftliche Vielfalt gekennzeichnet ist.
- Die erheblichen Beeinträchtigungen der Tierwelt mit ihren geschützten Arten, die sehr empfindlich auf die Belastungen durch Flächenentzug und Lebensraumzerschneidung reagieren. Allerdings sind diese Beeinträchtigungen ausgleichbar.“

Der letzte Satz bedeutet, dass trotz all der Probleme der Bau eines Nord-Zubringers durch das Handschuhsheimer Feld im Prinzip juristisch möglich wäre. Erst die Tatsache, dass das verkehrliche Ziel auch anders (und sogar besser) durch die Optimierungsvariante (Parkraumbewirtschaftung, Job-Ticket, Straßenbahn-Ausbau u.a.) erreicht werden kann, führt zum Schutz des Handschuhsheimer Feldes.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen der Optimierungsvariante und damit der Alternativen zum Nordzubringer wurde jedoch in den letzten Jahren blockiert. Schauen wir uns die drei wichtigsten Maßnahmen etwas genauer an:

Beispiele: Parkraumbewirtschaftung und Jobticket

Diese beiden Maßnahmen wären relativ schnell zu verwirklichen, da sie die öffentlichen Haushalte nichts kosten und die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs für rund 14 000 Beschäftigte im NHF sofort um 60% verbilligen würde. Das Jobticket ist bei vielen Unternehmen der Region ein großer Erfolg, es wird heute von 29 000 Beschäftigten im Verkehrsverbund Rhein-Neckar genutzt. Es kostet mit 25 € zweieinhalb mal weniger als eine normale Monatskarte und bietet außerdem Mitnahmemöglichkeiten im Öffentlichen Verkehr für die Familie an Wochenenden. Es wird finanziert durch einen Grundbeitrag aller Beschäftigten, der durch die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung gedeckt werden kann. Hier die Geschichte dieser Maßnahmen in Tabellenform:

wann	was
1991	Der Personalrat der Universität beschließt, dass eine Parkraumbewirtschaftung nur in Verbindung mit einer ermäßigten Jahreskarte (Jobticket) erfolgen kann. Die Universität stellt den ersten Antrag zur Bewirtschaftung der Parkplätze im NHF. ⁵
13.4.93	Die Fachschaftskonferenz der Studenten der Universität Heidelberg beschließt, dass das Jobticket und die Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden sollen. ⁶
17.6.93	Der Gemeinderat beschließt mit großer Mehrheit, dass die Planung einer Parkraumbewirtschaftung im NHF begonnen werden soll. ⁷
Ende 1993	Das Studiticket wird eingeführt. Es ist so erfolgreich, dass es seither von 17 000 Studenten genutzt wird. ⁸

⁵ Schreiben des Personalrats der Universität an die Beschäftigten vom 18.10.2005

⁶ Zeitschrift UniMut Nr. 70 vom 3.6.1993

⁷ Sofortmaßnahmenprogramm Verkehr der Stadt Heidelberg

5.5.94	Der Gemeinderat beschließt mit großer Mehrheit im Verkehrsentwicklungsplan, dass zur Lösung der Parkplatz- und Verkehrsprobleme die 7000 Stellplätze im NHF in Kombination mit einem Jobticket bewirtschaftet werden sollen. ⁹
1995	Die Stadt Heidelberg führt im gesamten Stadtteil Neuenheim (bis Blumenthalstraße) Anwohnerparken ein, um ein Ausweichen von PKW durch die geplante Parkraumbewirtschaftung im NHF nach Neuenheim zu verhindern.
90er Jahre	Viele Unternehmen und öffentliche Dienststellen, darunter die Stadtverwaltung in Heidelberg, führen Anfang bis Mitte der 90er Jahre ein Jobticket ein. Es ist so erfolgreich, dass es von 55 - 65% der Beschäftigten genutzt wird.
Ende 1994	CDU-Fraktionsvorsitzender Werner Pfisterer führt eine Unterschriftensammlung gegen die geplante Parkraumbewirtschaftung durch. 900 von 14 000 Beschäftigten unterschreiben.
24.3.96	Werner Pfisterer wird CDU-Landtagsabgeordneter ¹⁰
26.2.98	CDU-Landtagsabgeordneter Werner Pfisterer arbeitet in Stuttgart gegen die Pläne der Universität und verkündet am 26.2.1998 stolz, dass der Finanzausschuss die Bewirtschaftung von Stellplätzen mehrheitlich abgelehnt hat: " <i>Die geplante Bewirtschaftung der nicht-überdachten landeseigenen Parkplätze, vor allem im Neuenheimer Feld, ist endgültig vom Tisch.</i> " ¹¹
26.9.01	In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans beschließt der Gemeinderat mit großer Mehrheit noch einmal die Parkraumbewirtschaftung und ein Jobticket für die Beschäftigten im NHF ¹²
1.12.03	Universität und Universitätsklinikum Freiburg führen die Bewirtschaftung aller Stellplätze und einen Monat später ein Jobticket für die Bediensteten ein. Es wird über die Erlöse aus der Parkraumbewirtschaftung finanziert. ¹³
11.5.04	Universitäts-Rektor Prof. Dr. Hommelhoff verkündet auf einer Veranstaltung des Stadtteilvereins Wieblingen: „In diesen Tagen und Wochen wird die Parkraumbewirtschaftung im Neuenheimer Feld beginnen.“ ¹⁴
25.11.04	Die Universität Heidelberg kündigt in einem Schreiben an die Beschäftigten an, dass ab 1. oder 2. Quartal 2005 eine Parkraumbewirtschaftung sämtlicher Parkflächen der Universität eingeführt wird. ¹⁵
15.12.04	CDU-MdL Werner Pfisterer stellt daraufhin eine Anfrage an die Landesregierung, ob das Vorgehen der Universität Heidelberg eigenmächtig oder mit dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst abgesprochen sei. ¹⁶
11.1.05	Das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst setzt sich für die Umsetzung des von der Universität Heidelberg vorgeschlagenen Bewirtschaftungskonzepts ein, " <i>da angesichts des knappen Stellplatzangebots bei großer Nachfrage die Verkehrsprobleme am Standort Heidelberg zunehmend kaum mehr beherrschbar sind.</i> " ¹⁷
September 2005	Universitäts-Kanzlerin Marina Frost leitet ihr Schreiben an die Beschäftigten der Uni ein mit " <i>Ein Dauerproblem der letzten Jahre steht kurz vor der Lösung ...</i> " Ab November 2005 soll die Parkraumbewirtschaftung endlich eingeführt und kurze Zeit später ein Jobticket eingeführt werden. ¹⁸
September 2005	MdL Werner Pfisterer benutzt zum wiederholten Mal sein Landtagsmandat, um gegen die Planungen der Universität zu intrigieren. Mit Erfolg: Am 28.9.2005 stoppt das Stuttgarter Wissenschaftsministerium mit sofortiger Wirkung die Planungen der Universität. ¹⁹
23.11.05	Landesfinanzminister Stratthaus gibt grünes Licht für Parkraumbewirtschaftung und Job-Ticket. Die Universität gibt bekannt, dass beides ab 1. Januar 2006 eingeführt wird.
25.11.05	MdL Werner Pfisterer initiiert wiederum einen Beschluss der CDU-Landtagsfraktion gegen die Parkraumbewirtschaftung, der die Planungen stoppt.

⁸ Fachschaftskonferenz der Universität Heidelberg

⁹ Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg 1994

¹⁰ Landtagswahl Baden-Württemberg 1996

¹¹ Rhein-Neckar-Zeitung (RNZ) 26.2.1998

¹² Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Heidelberg 2001

¹³ Universität Freiburg

¹⁴ Universitätsrektor Prof. Dr. Hommelhof, Vortrag auf der Veranstaltung des Stadtteilvereins Wieblingen, 11.5.2004

¹⁵ Schreiben der Universität Heidelberg an alle Beschäftigten, 25.11.2004

¹⁶ Kleine Anfrage des Abgeordneten Werner Pfisterer, CDU, und Antwort des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst, Landtag von Baden-Württemberg, Drucksache 13/3906, 15.12.2004

¹⁷ Antwort des Wissenschaftsministeriums auf die Anfrage des Abgeordneten am 11. Januar 2005

¹⁸ Schreiben der Universitätsleitung an die Beschäftigten, September 2005

¹⁹ Schreiben des Wissenschaftsministeriums an die Universität, 23.9.05; RNZ vom 29.9.2005

25.11.05	Universitätsrektor Prof. Dr. Hommelhoff erhebt schwere Vorwürfe gegen MdL Pfisterer: <i>"Ich habe den Eindruck, dass Herr Pfisterer den Skalp der Universität am Gürtel trägt."</i>
26.11.05	Auch die Leitung des Universitätsklinikums erhebt schwere Vorwürfe gegen MdL Pfisterer: <i>"Die CDU-Entscheidung schadet den Kranken, den Beschäftigten und dem Klinikumsstandort."</i> Das Heidelberger Klinikum werde in seinem Versorgungsauftrag und <i>"in unserer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt"</i> .
Frühjahr 2006	14 000 Beschäftigte im NHF können nach wie vor kein Jobticket nutzen, die Parkplatzsituation wird immer prekärer. Die Beschäftigten müssen für die Nutzung von Bussen und Bahnen auf unabsehbare Zeit auch weiterhin jeden Monat 36 € mehr bezahlen als mit Jobticket.

Tabelle 1: Die Geschichte von Parkraumbewirtschaftung und Jobticket im Neuenheimer Feld

Seit Jahren können die großen Parkflächen im NHF deshalb nicht bewirtschaftet werden und die Beschäftigten der Universität, der Kliniken und der Pädagogischen Hochschule nicht in den Genuss eines Jobtickets kommen, obwohl die Universität inzwischen über 1,3 Millionen Euro für die Parkraumbewirtschaftung ausgegeben und neue Mitarbeiter dafür eingestellt hat. Die ca. 7 000 Stellplätze im NHF nehmen eine Fläche von ca. 130 000 qm ein. Zum Vergleich: Dies entspricht 150-mal der Fläche des Tiefburgplatzes ! Diese Fläche wird dem Autoverkehr vom Land bisher kostenlos zur Verfügung gestellt. Nutzer von S-Bahn, Straßenbahn oder Bus dagegen müssen weiter 61,- € pro Monat zahlen anstatt ein Jobticket für 25,- € nutzen zu können. Warum sollte da jemand vom Auto in die Bahn umsteigen, wenn gleichzeitig 7 000 vom Steuerzahler bezahlte Parkplätze kostenlos genutzt werden können ?

In verschiedenen Verkehrsgutachten wurde berechnet, welche Verkehrsentlastung durch ein Jobticket und eine Parkraumbewirtschaftung im NHF erreichbar wäre. Auf der B3 in Handschuhsheim z.B. hätte der PKW-Verkehr allein durch diese beiden Maßnahmen um rund 2 300 Fahrzeuge pro Werktag abgenommen. Aus diesen Zahlen lässt sich errechnen, welche unnötige Verkehrsbelastung bisher durch die Blockade dieser Maßnahmen entstanden ist: Der damalige CDU-Fraktionsvorsitzende Werner Pfisterer führte schon 1994 eine Unterschriftensammlung gegen die Parkraumbewirtschaftung durch. Rechnet man jedoch nur die Zeit seit 1998, dann hätten seither ohne die Blockade dieser Maßnahmen die Verkehrsbelastungen durch über 5 Millionen Autos auf der B3 in Handschuhsheim vermieden werden können. Betrachtet man das gesamte Stadtgebiet, dann wurden durch die Blockade von Parkraumbewirtschaftung und Jobticket im Zeitraum der letzten 8 Jahre die Menschen durch mehr als 15 Millionen unnötige Autofahrten belastet ! Diese gewaltige, vermeidbare Autoflut bedeutet nicht nur unnötigen Verkehrslärm, Luftverschmutzung, Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Unfallrisiko und Einbußen an Lebensqualität für die Anwohner der Straßen, sondern auch unnötige Staus auf den Straßen. Setzt sich MdL Werner Pfisterer endgültig gegen die Universität durch, wäre das Verkehrschaos für Jahrzehnte vorprogrammiert. Parteipolitik wird hier auf dem Rücken von Beschäftigten, Patienten und Anwohnern ausgetragen.

Beispiel: Straßenbahn-Anbindung des Neuenheimer Felds

Seit Jahrzehnten hat das Neuenheimer Feld (NHF) nur an der östlichen Peripherie eine Schienenanbindung. Das Innere des Campus wird nur durch Buslinien erschlossen, die oft überfüllt sind und die gleichen Straßen wie die Autos benutzen müssen. Bereits im Jahr 1993

beschloss der Gemeinderat deshalb die Planung einer Straßenbahn-Erschließung. Dadurch könnte u.a. die Zahl der Zufahrten des NHF von heute drei auf vier erhöht werden. Die Planungen kamen jedoch im letzten Jahrzehnt nicht recht voran.

wann	was
17.6.1993	Der Gemeinderat beschließt mit großer Mehrheit im Sofortmaßnahmenprogramm Verkehr, dass die Planung einer Straßenbahnerschließung des NHF's begonnen werden soll. ²⁰
5.5.1994	Der Gemeinderat beschließt mit großer Mehrheit im Verkehrsentwicklungsplan, dass der Universitätscampus im NHF durch eine Straßenbahn erschlossen wird. ²¹
26.9.2001	In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans erneuert der Gemeinderat mit großer Mehrheit den Beschluss für den Bau einer zentral gelegenen Straßenbahn im NHF ²²
2002-2004	Alle Trassenvorschläge der HSB werden durch die Universität abgelehnt.
26.10.2004	Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beschließt einstimmig die Planung einer neuen Straßenbahnringstrecke über die Straße "Im NHF".
23.11.2004	Die Bezirksbeiräte Neuenheim und Handschuhsheim beschließen in einer gemeinsamen Sitzung einstimmig, dass die neue Straßenbahn über die Straße "Im NHF" geführt werden soll. Die Alternativvariante über den Klausenpfad soll ab jetzt nicht mehr weiterverfolgt werden.
16.12.2004	Der Gemeinderat fasst einstimmig einen Projektbeschluss für die Planung einer Straßenbahnringstrecke im NHF. ²³
12.10.2005	Die Bezirksbeiräte Neuenheim und Handschuhsheim beschließen zum 2. Mal einstimmig, dass die neue Straßenbahn über die Straße "Im NHF" geführt werden soll. Die Alternativvariante über den Klausenpfad soll nicht mehr weiterverfolgt werden. ²⁴
15.10.2005	Uni-Rektor Prof. Dr. Hommelhoff erklärt, dass er die Lage der Straßenbahntrasse verkehrspolitisch nicht beurteilen könne. Er hält jedoch kompromisslos an der Trasse Klausenpfad fest und wiederholt seine Drohung, dass er die gesamte Straßenbahn ablehne, wenn sie über die Straße "Im NHF" geführt werde. ²⁵
25.10.2005	Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beschließt mit einer Mehrheit von 10 zu 4, dass die neue Straßenbahn über die Straße "Im NHF" geführt werden soll. ²⁶
10.11.2005	Der Gemeinderat beschließt die Straßenbahn im NHF, lässt aber die nördliche Trasse noch offen. Um der Uni entgegen zu kommen, soll noch ein Gutachten erstellt werden, das bis Mai 2006 fertig sein soll.

Tabelle 2: Die Geschichte der Straßenbahnerschließung des Universitätscampus im NHF

In den letzten Jahren weigerte sich die Universität vor allem mit dem Argument gegen eine Straßenbahn, dass empfindliche Messgeräte durch die elektromagnetischen Felder einer Straßenbahn gestört werden könnten. Unter Fachleuten war schon vor Jahren klar, dass dieses Argument nicht stichhaltig ist, da es, wenn überhaupt, nur einige wenige Messgeräte betraf. Die Universität selbst hat in den letzten Jahren ein Verfügungsgebäude auf dem Campus gebaut, in das Institute Geräte, Messinstrumente oder andere Einrichtungen aus Platzmangel oder anderen Gründen auslagern können. Es wäre technisch kein Problem, von einer Straßenbahn eventuell betroffene Geräte dorthin zu verlagern. Aber auch das ist nicht

²⁰ Sofortmaßnahmenprogramm Verkehr der Stadt Heidelberg

²¹ Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Heidelberg 1994

²² Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Heidelberg 2001

²³ Protokoll Gemeinderatsdrucksache: 0183/2004/BV

²⁴ Protokoll der gemeinsamen Sitzung der Bezirksbeiräte Neuenheim und Handschuhsheim am 12.10.05

²⁵ Interview mit Uni-Rektor Prof. Dr. Hommelhoff, RNZ 15.10.05

²⁶ Protokoll des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 25.10.05

notwendig, wie ein elektrotechnisches Gutachten im Jahr 2005 ergab.²⁷ Die Universität lehnte jahrelang die Trassenführung der Straßenbahn auf der Straße ‚INF‘ mit dem Argument ab, dass für das Physikalisch-Chemische Institut und das Mineralogische Institut unbedingt ein sehr niedriger Magnetfeld-Grenzwert in Höhe von 50 nT (Nano-Tesla) eingehalten werden müsse, der durch eine neue Straßenbahn an dieser Stelle überschritten würde.

Interessanterweise zeigte das Gutachten, dass dieser Grenzwert von 50 nT für eine neue Straßenbahn schon seit vielen Jahren durch den bisherigen Straßenbahnbetrieb in der Berlinerstraße regelmäßig weit überschritten wird. Die höchsten Magnetfeld Änderungen von 180 nT werden im Mineralogischen Institut gemessen, wenn zwei Straßenbahnen in der Berlinerstraße (Höhe Abzweigung INF) gleichzeitig anfahren. Diese seit Jahren auftretenden Werte von 180 nT sind mehr als dreimal so hoch wie die geforderten Grenzwerte für eine neue Straßenbahn und haben in den letzten Jahrzehnten die Forschung in den betreffenden Instituten nicht beeinträchtigt, sonst hätten betroffene Geräte ausgelagert werden müssen.

Beim Bau einer neuen zusätzlichen Straßenbahntrasse könnten durch moderne technische Kompensationsmaßnahmen diese Werte von heute 180 nT auf zukünftig 118 nT auf der Straße ‚Im NHF‘ Höhe Mineralogisches Institut reduziert werden. Beim weiter zurückliegenden Physikalisch-Chemischen Institut lägen die maximal möglichen Magnetfeld-Änderungen dann bei 57 nT. Dieser Wert liegt zwar geringfügig über dem von der Universität vorgegebenen Grenzwert von 50 nT. 57 nT treten jedoch nur am äußersten Gebäuderand des lang gestreckten Physikalisch-Chemischen Instituts hin zur Straße ‚Im NHF‘ auf. Bereits wenige Meter hinter der äußeren Mauer liegt der Wert unter 50 nT und im südlichen Gebäudeteil bei weniger als der Hälfte des Grenzwerts.

Trotz dieser Sachverhalte lehnte die Universität auch nach Vorlage des elektrotechnischen Gutachtens den Bau der Straßenbahn auf der Trasse ‚Im NHF‘ strikt ab. Daraufhin entschloss sich die Stadtverwaltung zu einem völlig neuen Konzept: Um der Universität den Wind aus den Segeln zu nehmen, plant die HSB nun den Bau einer neuen Hybrid-Straßenbahn, die (ähnlich wie ein modernes Hybrid-Auto) sowohl mit Strom als auch mit Diesel fahren kann. Dadurch bräuchte die Hybrid-Straßenbahn im Bereich des NHF überhaupt keine Oberleitung, da sie in diesem Bereich mit einem modernen und abgasarmen Dieselmotor fahren würde. Dadurch waren mit einem Mal die Argumente der Universität gegen die Straßenbahnplanung entkräftet. Was allerdings zum Erstaunen der Heidelberger Bevölkerung nicht zur Folge hatte, dass die Universität nun der Straßenbahnplanung zugestimmt hätte. Im Gegenteil: Auch nach Vorlage der Planung einer Hybrid-Straßenbahn, die im NHF überhaupt keine elektromagnetischen Felder mehr verursachen würde, erklärte der Universitätsrektor Prof. Dr. Hommelhoff am 8.10.2005: *„Entweder die Straßenbahn zweigt an der Kopfclinic in Richtung Klausenpfad ab oder es gibt überhaupt keine Straßenbahn durch das NHF.“* Als völlig neues Argument hieß es nun von

²⁷ Technische Akademie Wuppertal, Labor für Korrosionsschutz und Elektrotechnik, Wuppertal, Gutachten über die Beeinflussung des Physikalisch-Chemischen Institutes und des Mineralogischen Institutes durch elektromagnetische Felder im Bereich der Straßenbahntrasse Neuenheimer Feld in Heidelberg, 11.7.2005

Seiten der Universität, die Straßenbahn zerschneide das NHF. Sie solle stattdessen am Südrand des Handschuhsheimer Feldes fahren, wo jedoch niemand ein- und aussteigen will.²⁸ Weder die Bezirksbeiräte Handschuhsheim und Neuenheim noch der Stadtentwicklungsausschuss ließen sich jedoch durch die seltsame Argumentation der Universitätsspitze davon abhalten, im Oktober 2005 die einzig sinnvolle Trasse für eine neue Straßenbahn zu beschließen, nämlich auf der Straße ‚Im NHF‘, dort wo Studenten, Beschäftigte und Besucher hin wollen.

Lediglich der Gemeinderat ließ im November 2005 auf Vorschlag der Oberbürgermeisterin den genauen Trassenverlauf noch offen, um in einem weiteren Gutachten prüfen zu lassen, ob durch das neue Konzept der Hybrid-Straßenbahn die strengen Grenzwertforderungen der Universität, die ja seit vielen Jahren durch die Straßenbahn in der Berliner Straße weit überschritten werden, eingehalten werden können. Das Gutachten soll bis zum Mai 2006 vorliegen, danach soll endgültig über die Trasse entschieden werden.

Bei einer Trassenführung über den Klausenpfad könnten durch die Straßenbahn zwei Haltestellen nicht bedient werden und die Straßenbahn würde jedes Mal wie auf einer Karussellfahrt von der Berliner Straße zunächst nach Norden in den Klausenpfad abbiegen, dann Richtung Westen zwischen Uni-Heizwerk und Tennisplatz vorbeifahren, um dann an der PH nach Süden abzubiegen. Es ist zu hoffen, dass der Gemeinderat sich von der seltsamen Argumentation der Uni-Spitze nicht beeinflussen lässt und eine sachgerechte Entscheidung trifft. Straßenbahnen müssen dort fahren, wo Fahrgäste ein- und aussteigen wollen.

Ausblick: Schutzstatus für das Handschuhsheimer Feld notwendig

Um die Handschuhsheimer Bevölkerung über die interessanten Ergebnisse der UVU für das Handschuhsheimer Feld zu informieren, luden die Gärtnervereinigung Handschuhsheim e.V. und der Obst- und Gartenbauverein Handschuhsheim e.V. den Gutachter Herrn Dr. Schemel am 5.2.2006 nach Handschuhsheim ein. Bei dieser Veranstaltung im vollbesetzten Carl-Rottmann-Saal stellte der Gutachter die Einmaligkeit und große ökologische Wertigkeit des Handschuhsheimer Feldes ausführlich dar, die ihn selbst bei seiner Untersuchung überrascht habe. Besonders wichtig waren am Schluss des Vortrags seine mahnenden Worte, dass es nicht selbstverständlich sei, dass dies auch in Zukunft so bleiben wird. Es sei eine wichtige Aufgabe, die Kleinteiligkeit und den Wert des Handschuhsheimer Feldes aktiv zu erhalten. Dabei warnte er vor einer zu starken Erweiterung des Erwerbsgartenbaus mit Gewächshäusern und Intensivproduktion auf Kosten der kleinen Strukturen. „Das wäre tragisch“ waren seine Worte. Damit wies Herr Dr. Schemel auf wichtige zukünftige Aufgaben hin. Nur wenn es gelingt, die vielschichtige, kleinteilige Nutzung des Handschuhsheimer Feldes und damit seinen Wert zu erhalten, können auch in Zukunft Eingriffsversuche von außen z.B. durch weiteren Straßenbau abgewehrt werden. Hier liegen auch Gefahren aus

²⁸ Rhein-Neckar-Zeitung, „Auch die Diesel-Tram“ zerschneidet das Feld, obwohl die Stadt eine technische Innovation für die Neuenheimer-Feld-Straßenbahn bevorzugt, beharrt die Uni-Spitze auf der Nord-Trasse, Rhein-Neckar-Zeitung, 8.10.2005

der inneren Entwicklung des Feldes, die mittel- und langfristig zu einer Beeinträchtigung und Wertminderung des Feldes führen können. Problempunkte sind die Wohnbebauung und die Ausdehnung der intensiven gärtnerischen Nutzung. Das Handschuhsheimer Feld ist Außenbereich, in dem nur Vollerwerbs-Gärtnerbetriebe nach §35-Baugesetzbuch Wohngebäude für eigene Wohnzwecke errichten dürfen. Obwohl die Zahl der Gärtnerbetriebe abnimmt, war jedoch gerade in den letzten Jahren eine rege Bautätigkeit zu verzeichnen. Es gibt heute 25 Vollerwerbs-Gärtnerbetriebe im Handschuhsheimer Feld, inzwischen jedoch bereits 61 Wohnhäuser ! Und weitere Bauanträge liegen vor. Um die Entwicklung zu steuern und Missbrauch zu verhindern, beschloss der Gemeinderat am 5. Dezember 2002 deshalb mit großer Mehrheit die Aufstellung eines Bebauungsplans für das Handschuhsheimer Feld. Bebauungsplan bedeutet in diesem Fall nicht, dass das Feld bebaut werden soll. Ein Bebauungsplan wäre in diesem Fall lediglich das juristische Instrument, mit dem in einem umfangreichen Verfahren unter Beteiligung aller Betroffenen in einem Plan beschrieben wird, auf welchen Flächen welcher Vorrang besteht. Dabei könnte z.B. verbindlich festgelegt werden, wo Berechtigte noch bauen können, welche Gebiete von Bebauung vollständig freigehalten werden, wo intensive gärtnerische Nutzung stattfindet und in welchen Teilen und Gebieten des Handschuhsheimer Feldes andere Nutzungen wie Erholung, Ökologie, Biotop usw. Vorrang haben. Das Wort Bebauungsplan rief leider große Missverständnisse hervor, da viele meinten, damit solle eine Bebauung beschlossen werden. Dies ist nicht der Fall. In einem Bebauungsplan kann im Grunde fast alles festgelegt werden, neben Vorrangflächen für den Erwerbsgartenbau z.B. auch Flächen zum Schutz der geschützten Tiere, die in der UVU beschrieben sind. Diese können sich langfristig nur dann im Handschuhsheimer Feld erhalten, wenn die Kleinteiligkeit und Vielseitigkeit der gärtnerischen Nutzung erhalten bleibt und die Vernetzung von Biotopen gesichert ist. Dies bringt auch die Stadtverwaltung Heidelberg in einer Pressemitteilung zum Bebauungsplan zum Ausdruck, in der es unter der Überschrift „Bebauungsplan sichert Vielfalt“ heißt: *„Befürchtungen, dass der Bebauungsplan Handschuhsheimer Feld einer weiteren Bebauung des Geländes den Weg bereiten soll, sind absolut unbegründet, im Gegenteil, sie missverstehen das Planungsziel gänzlich. Mit dem Bebauungsplan sollen gerade die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, den Erwerbsgartenbau langfristig zu sichern, um einer weiteren Zersiedlung des Handschuhsheimer Feldes entgegenwirken zu können.“*²⁹

Wie wichtig der Beschluss des Gemeinderates zur Aufstellung eines Bebauungsplanes ist, zeigen auch ökonomische Überlegungen. Die Baulandpreise in Handschuhsheim und Neuenheim liegen heute zwischen 800 und 1000 Euro pro Quadratmeter Bauland. Die Bodenpreise im Handschuhsheimer Feld dagegen liegen – je nach Gewinn – zwischen 8 und 25 Euro pro Quadratmeter, also rund 50-mal niedriger. Dies bedeutet, dass je nach Grundstücksgröße beim Bau eines Wohnhauses im Handschuhsheimer Feld im Vergleich zu einem Baugebiet Heidelbergs ein Spekulationsgewinn zwischen 300 000 und 800 000 Euro entstehen kann. Angesichts der bisher schon aufgetretenen Probleme bedarf dieser

²⁹ Bebauungsplan sichert Vielfalt, das Handschuhsheimer Feld soll als Gartenbau- und Erholungsgebiet erhalten werden, Stadtblatt Heidelberg, 8.Feb.2006

Sachverhalt unbedingt einer Steuerung. Das Problem sind dabei nicht die Gärtner im Feld, die berechtigterweise dort wohnen und sich ein Haus in der Nähe ihrer Produktionsstätte gebaut haben. Das Problem ist die heute schon vorhandene hohe Zahl von Häusern, die die Zahl der Gartenbaubetriebe weit übersteigt und vor allem die weitere Entwicklung in der Zukunft.

Eine eventuelle Alternative zu einem Bebauungsplan wäre die Ausweisung eines Landschaftsschutzgebietes mit der Ausweisung von Vorrangflächen. Damit könnte allerdings auf die weitere Bautätigkeit kein Einfluss genommen werden. Während der Erstellung der UVU in den letzten beiden Jahren ruhte das Bebauungsplanverfahren weitgehend. Jetzt, nach dem klaren Ergebnis der UVU, muss das Verfahren unter Beteiligung aller Interessen und Betroffenen jedoch zügig weitergeführt und zu einem raschen Abschluss gebracht werden, um eine weitere Zersiedelung zu verhindern.

Es war eine vorausschauende Planung der Landesregierung Baden-Württemberg, das Naturschutzgebiet Alt-Neckar als Bestandteil der Natura 2000-Flächen bei der EU anzumelden und dadurch unter den Schutz der Europäischen Kommission zu stellen. Das Handschuhsheimer Feld, von dem wir jetzt auch wissenschaftlich abgesichert wissen, dass es ökologisch sehr wertvoll und in seiner Wertigkeit dem FFH-Gebiet vergleichbar ist, genießt jedoch bisher keinerlei vergleichbaren juristischen Schutz. Um es auch für zukünftige Generationen in seiner heutigen Form erhalten zu können, ist die juristische Festlegung der verschiedenen Nutzungsfunktionen in Form eines Bebauungsplanes im Außenbereich das einzig sinnvolle Mittel, welches zur Verfügung steht.