

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung, Herr Zimmermann
buergerbeteiligung@heidelberg.de

**Planungsatelier, Werkstattphase 3
Masterplanverfahren INF / Neckarbogen
Forum A (2) am 12.12.2019 in der Jugendherberge Heidelberg**

PROTOKOLL

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr

Veranstaltungsende: 21:30 Uhr

Protokoll: Andreas Ueckert, Büro Stein/memo-consulting

Ablauf

1. Begrüßung, Einführung, Programm
2. Reflexion zur Prüfung des Verkehrsmodells
3. Vorstellung der Berechnungsergebnisse der ergänzenden Variante ohne Brücke
4. Fragen und Kommentare zu den Vorträgen, Diskussion des weiteren Vorgehens
5. Vorstellung der Entwicklungsperspektiven
6. Arbeit in Arbeitsgruppen

1. Begrüßung, Einführung, Programm

Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald, begrüßen die Anwesenden zum Forum Teil A der dritten Stufe des Planungsateliers im Masterplanverfahren Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen und stellen das Programm vor (s. Ablauf): Zunächst werden durch Herrn Dr. Schiller die Ergebnisse der Untersuchung der verkehrlichen Prognosemodelle der Planungsbüros vorgestellt (2.). Anschließend legt Herr Beyene vom Amt für Verkehrsmanagement die Erkenntnisse der verkehrlichen Berechnungen zu einer Modellvariante vom Planungsteam Höger ohne Brücke dar (3.). Nach einer Diskussion der Ergebnisse sowie des weiteren Vorgehens (4.), folgt die Kurzvorstellung der Entwicklungsperspektiven in Form kurzer Video-Interviews (5.). Anschließend beginnt die Arbeit in gemischten Arbeitsgruppen, in denen gemeinsam Argumente für oder wider einzelne Elemente der verschiedenen Entwicklungsperspektiven gesammelt und diese dann gemeinsam bewertet werden (6.).

Das Moderationsteam ordnet die Veranstaltung in den Gesamtprozess ein: Nachdem in der ersten Stufe des Planungsateliers erste Ideen erarbeitet und besprochen worden sind, wurden diese in der zweiten Stufe durch das Feedback aus der Öffentlichen Veranstaltung, den Forumssitzungen sowie der Online-Beteiligung zu acht Ansätzen für Entwicklungsperspektiven

weiter geschärft. In der aktuellen dritten Stufe wurden diese zu vier Entwicklungsperspektiven, jeweils eine pro Planungsbüro verdichtet. Entlang der Fragestellung, welche Entwicklungsperspektive den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung (Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur) liefert, sollen nun die jeweiligen Stärken und Schwächen der vier Entwicklungsperspektiven herausgearbeitet werden, zunächst in Gruppenarbeit im Rahmen des Forums A, und dann – im Forum B – durch Plenumsdiskussion und individueller Widerstandsbewertung. Am Ende der Atelierphase 3 soll die Zahl der Entwicklungsperspektiven reduziert werden, wobei auch eine Kombination unterschiedlicher Elemente der Entwicklungsperspektiven vorstellbar ist. Auf der Grundlage der Eingaben der Projektträger, der Experten und des Beteiligungsprozesses werden im Januar und Februar 2020 Empfehlungen für den Gemeinderat erarbeitet. Dieser wird voraussichtlich am 7. Mai darüber entscheiden, wie und mit welchen Entwicklungsperspektiven in die Konsolidierungsphase gegangen werden soll (vgl. Abb. 1).

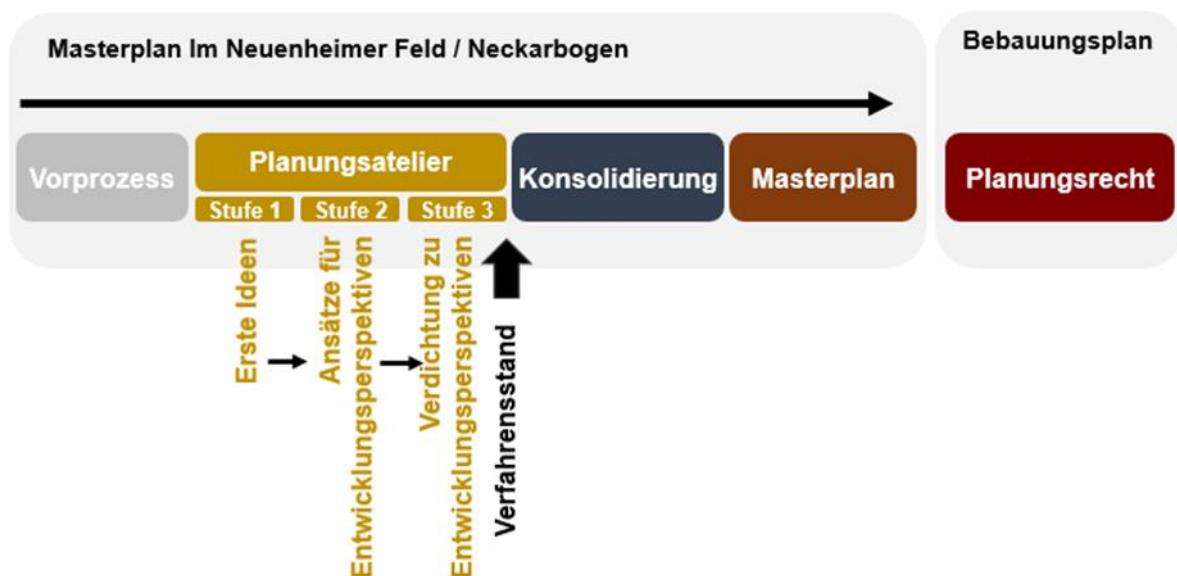


Abbildung 1: Überblick über den Masterplan-Prozess (Stadt Heidelberg)

2. Reflexion zur Prüfung des Verkehrsmodells

Herr Dr. Schiller (verkehrsprognosen.de), begleitet als freiberuflicher Berater den Masterplan-Prozess als externer Verkehrsgutachter. In dieser Funktion hatte er bereits die erste Plausibilitätsprüfung der verkehrlichen Prognosemodelle der Planungsbüros im Juli 2019 vorgenommen. Allen Büros waren Fehler bei der Anwendung des Verkehrsmodells der Stadt Heidelberg unterlaufen, die eine belastbare Bewertung der Verkehrskonzepte nicht zuließen. Daraufhin wurde das Büro IVAS aus Dresden damit beauftragt, die Umsetzung der Verkehrskonzepte im Verkehrsmodell zu prüfen, die eingegebenen Grundlagendaten abzugleichen und die Modelle auf der Grundlage dieser Bewertung zu harmonisieren, die Fehler zu beseitigen und neu zu berechnen. Deshalb kam es zu einer Vertagung von Forum A im Juli 2019. Die Ergebnisse der Plausibilitätsprüfung der überarbeiteten Prognosemodelle stellt Herr Dr. Schiller heute vor.

Ein Großteil der Fehler war den Büros Herrn Dr. Schiller zufolge im Kontext der Haltestellenmodellierung sowie der Anbindungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern unterlaufen (28% bzw. 24% der Fehler). Weitere Fehler sind bei den Strukturdaten (u.a. Arbeitsplatzzahlen), Stellplätzen oder der Liniennetzführung erfolgt (vgl. Abb. 2). Mittlerweile wurden diese Fehler beseitigt und die Modelle harmonisiert, das heißt, alle prognostischen Modelle sind jetzt so aufgebaut, dass sie folgende Punkte ohne Einschränkungen erfüllen:

- fachlich richtiger Aufbau mit hoher Qualität
- auf dem aktuellen Stand der Praxis und der Wissenschaft
- vollständige Transparenz und Kenntnis der genutzten verkehrsplanerischen Algorithmen und Daten sowie deren sachlogischer Einsatzmaßnahmensensitive und „richtige“ Reaktion in allen Schritten der Verkehrsnachfragemodellierung
- sachlogische Prognosefähigkeiten und -reaktionen

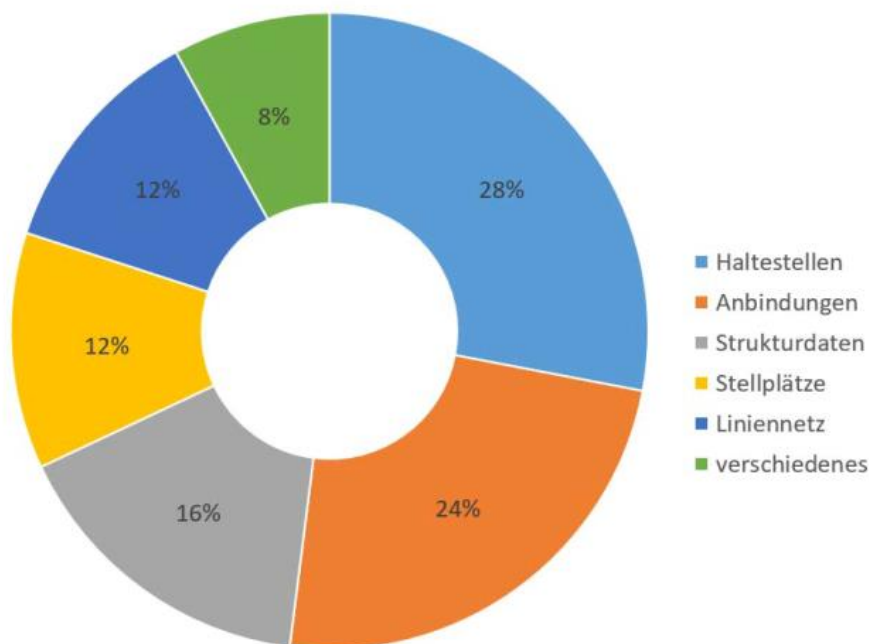


Abbildung 2: Fehlerquellen bei den Verkehrsberechnungen (Dr. Schiller, verkehrsprognosen.de).

Die Ergebnisse der Prognosemodelle wurden vom Büro IVAS ausführlich aufgearbeitet, so dass nun mit diesen Ergebnissen sachgerecht gearbeitet werden kann. Herr Dr. Schiller empfiehlt für eine zukünftige Anwendung des Modells, die Modellkonsistenz beizubehalten, was wiederum bedeutet, neuen Anwendern bei der Dateneinarbeitung und Modellanwendung fachliche Unterstützung zukommen zu lassen, und vor allem genügend Zeit hierfür vorzusehen, um eine Wiederholung von Fehlern zu vermeiden.

Abschließend betont Herr Dr. Schiller, dass die Modellergebnisse nun zwar belastbar seien und sicherlich hilfreich für die allgemeine Diskussion, aber dass ein Verkehrsmodell nur ein Werkzeug unter vielen sei, und prognostizierte Verkehrszahlen nur ein Aspekt der Konzepte neben vielen weiteren. Die wichtigste Erkenntnis aus der Prüfung sei aber, dass alle vorgelegten Verkehrskonzepte der Planungsbüros funktionieren.

3. Vorstellung der Berechnungsergebnisse der ergänzenden Variante von Höger ohne Brücke

Herr Beyene vom Amt für Verkehrsmanagement stellt die vom Büro IVAS vorgenommenen Berechnungsergebnisse von zwei zusätzlichen Varianten vor, die auf Basis des Verkehrskonzeptes vom Planungsbüro Höger erstellt worden sind und deren Berechnung im Rahmen der öffentlichen Veranstaltung am 28. November 2019 vom Ersten Bürgermeister Jürgen Odszuck zugesichert wurde: Variante 1 ohne fünfte Neckarquerung, und Variante 2 mit Brücke für Fuß- und Radverkehr.

Bzgl. des ÖPV-Angebotes gleichen sich die beiden Varianten hinsichtlich folgender Punkte:

- Straßenbahn-Campusring mit eigener Trasse für den ÖPV und Rettungsdienste
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 21 über Dossenheim zur Anbindung des P+R-Platzes bis Weinheim
- Anpassung des Linienvlaufes und Verlängerung der Buslinie 31 über den Campusring bis zum Hauptbahnhof
- Anpassung des Linienvlaufes der Buslinie 37 innerhalb des Neuenheimer Feldes mit direkter Verbindung via Hofmeisterstraße zum Sportzentrum Nord
- Optimierung der Haltestellenlage

Die beiden Varianten unterscheiden sich in ihrem verkehrlichen Konzept hinsichtlich des Vorhandenseins oder Fehlens einer fünften Neckarquerung, der Lage und Anzahl von P+R-Plätzen sowie der Implementierung einer Expressbuslinie (vgl. Tab. 1).

Tabelle 1: Unterschiede zwischen Planungsvarianten Höger 1 & 2

Element	Variante 1	Variante 2
Brücke	- Keine Brücke	- nur für Fuß+Rad
P+R-Plätze	- in Dossenheim	- an der S-Bahnstation Pfaffengrund / Wieblingen und in Dossenheim
Zusätzliche Buslinien	- keine zusätzliche Buslinie	- Expressbuslinie zwischen P+R-Platz Pfaffengrund/Wieblingen und NHF. Verkehr im 5-min-Takt über Schnellstraße/B37 und Ernst Walz-Brücke.

Im Ergebnis unterscheidet sich der prognostizierte Modal Split der Varianten 1 und 2 von der Ursprungsvariante, wie in Abbildung 3 zu sehen. Die Verschiebungen im Modal Split sind im Wesentlichen zwischen dem ÖPV und MIV festzustellen.

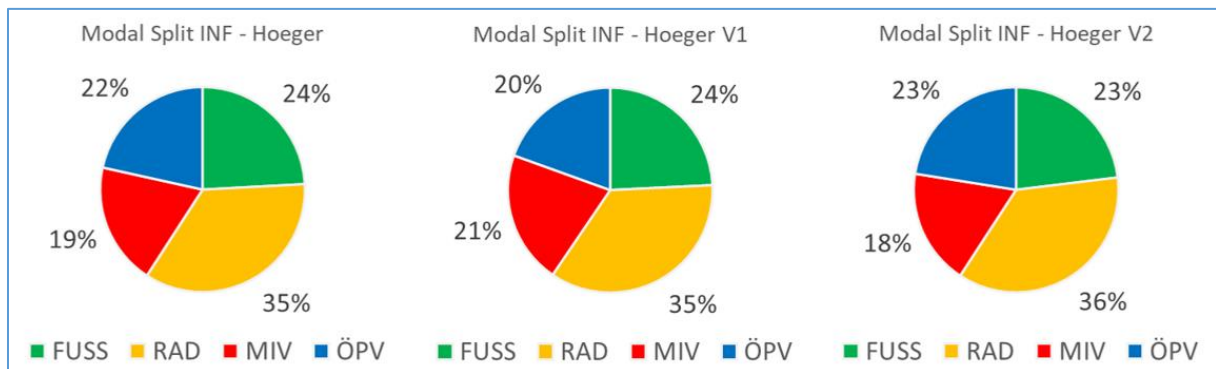


Abbildung 3: Vergleich des Modal Split zwischen drei Varianten des Team Höger (IVAS/VCDB).

In absoluten Zahlen und im Vergleich zu den Entwürfen der anderen Planungsteams stellt sich das Ganze wie in Tabelle 2 abgebildet dar. Die Zahlen in der Zeile „Analyse 2015“ beziehen sich auf die tatsächlichen Verkehrszahlen für das Jahr 2015, während die Zeile „Prognosenuß 2035“ prognostizierte Verkehrszahlen für das Jahr 2035 darstellt, wenn keinerlei Änderungen an der verkehrlichen Infrastruktur, den verkehrlichen Regelungen usw. vorgenommen werden würden. Die Zahlen der jeweiligen Entwurfsvariante geben die prognostizierten Zahlen für das Jahr 2035 nach der Anwendung der von den jeweiligen Büros vorgeschlagenen verkehrlichen Maßnahmen wieder.

Für weitere Informationen zu den Prüfergebnissen der Verkehrsmodelle wurde auf die Website zum Masterplanverfahren verwiesen unter: https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/2019_11_28_praesentation_modellharmonisierung_verkehr_0.pdf Die ergänzende Präsentation von IVAS mit den Berechnungsergebnissen zu den zwei zusätzlichen Varianten ist (zwischenzeitlich) auf der gleichen Website zu finden unter: https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/2019_11_28_praesentation_modellharmonisierung_ergaenzung_hoeger.pdf

Tabelle 2: Motorisierter Verkehr von und zum Neuenheimer Feld (IVAS/VCDB).

	Personenfahrten im ÖPV	Pkw-Fahrten
Analyse 2015	13.500	28.100
Prognosenuß 2035	17.100	36.300
Planfälle/ Konzepte der Teams		
Moeller	24.100	21.300
Heide	30.600	19.800
Astoc	26.500	17.600
Hoeger	27.000	22.300
Hoeger V1	26.100	24.100
Hoeger V2	28.100	21.300

4. Fragen und Kommentare zu den Vorträgen, Diskussion des weiteren Vorgehens

Fragen und Anmerkungen der Forummitglieder zu den Vorträgen

Frage / Anmerkung 1:

Bei den Modellen von Astoc und Höger sei der höchste Anteil von Fahrradfahrern zu beobachten. Frage: Hängt dies damit zusammen, dass hier die höchsten Parkgebühren für den MIV verlangt werden?

- ➔ Hr. Dr. Schiller: Dies lässt sich aktuell nicht beantworten. Die Prognosezahlen sind das Ergebnis von 10-15 Einzelmaßnahmen, die sich gegenseitig beeinflussen: viele sind restriktiver Natur gegen den MIV, andere schaffen positive Anreize zum Umstieg. Um herauszufinden, welchen Einfluss eine Einzelmaßnahme hat, müsste man einen Sensibilitätstest machen, also das Modell mehrmals durchrechnen und jeweils nur die Parkgebühren verändern. Aber aktuell lässt sich das nicht beantworten.

Frage / Anmerkung 2:

Vom Gemeinderat sei am 24.07.19 beschlossen worden, dass eine nachhaltige Entwurfsvariante in die Konsolidierungsphase kommen muss. Höger erfülle das. Aber warum komme bei Höger die höchste MIV-Belastung heraus, trotz des Fokus auf Nachhaltigkeit und MIV-Reduzierung? Herr Zimmermann vom Büro IVAS habe auf der Öffentlichen Veranstaltung am 28.11.19 unter anderem als Grund angegeben, dass bei Höger keine Parkgebühren erhöht worden seien. Dies deute darauf hin, dass fragwürdig gerechnet worden sei.

- ➔ Hr. Beyene: Es wurde deshalb bei Höger keine Parkgebühren-Erhöhung eingerechnet, weil das Planungsteam dies nicht als Maßnahme angegeben hat. Die Teams hatten intensiven Kontakt mit dem Büro IVAS, welches die Harmonisierung der Modelle vorgenommen hat, und mussten angeben, mit welchen Zahlen und Maßnahmen final gerechnet werden soll. Das Team Höger hat genauso wie die anderen Teams auch seine Freigabe für das Modell gegeben, dessen Ergebnisse jetzt vorliegen.

Frage / Anmerkung 3:

Frau Höger habe sich von den Ergebnissen der Berechnung verwundert gezeigt. Sie habe eine Liste mit sieben Punkten verfasst, die bei der Berechnung ihres Konzeptes nicht berechnet worden seien. Hier sei offensichtlich ein Fehler passiert.

- ➔ Hr. Beyene: Wie bereits gesagt, Frau Höger hat ihre Freigabe für das gerechnete Modell in Form einer schriftlichen Stellungnahme erteilt.

Frage / Anmerkung 4:

Es wird angeregt, in Zukunft die prognostizierten Modal Split-Verschiebungen nicht nur in relativen, sondern auch in absoluten Zahlen anzugeben, um eine Einschätzung der gesamtverkehrlichen Entwicklung zu ermöglichen.

- ➔ Hr. Beyene verweist auf die vorhandenen Plakate, auf den die absoluten Werte in Säulendiagrammen dargestellt sind.

Frage / Anmerkung 5:

Mit dem Masterplanverfahren habe man in Bergheim die Hoffnung verbunden, dass der Verkehr durch Bergheim reduziert wird. Nun scheine es aber so zu sein, dass der MIV in Zukunft noch zunehmen wird. Frage: Heißen die prognostizierten Zahlen des MIV, dass man als Bergheimer Bürger schon froh sein muss, wenn alles bleibt wie bisher?

- ➔ Hr. Beyene: Bei allen Entwürfen schrumpfen die Zahlen des MIV sowohl im Vergleich zum Prognosefall 2035, als auch im Vergleich zu heute. Was wachsen wird, sind die Fahrten mit dem ÖPV.

Frage / Anmerkung 6:

Eine Brücke durch das Naturschutzgebiet sei gesetzeswidrig. Eigentlich sei die Erwartung gewesen, dass das Masterplanverfahren seriös laufen würde...

- ➔ Hr. Schneider, Stadtplanungsamt: Es wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, die beschieden hat, dass eine Brücke durch das Naturschutzgebiet als letzte Option statthaft sei, sofern alle anderen Optionen ausgeschöpft seien.

Frage / Anmerkung 7:

Es lägen jetzt insgesamt drei Varianten von Höger vor. Frage: Mit welcher soll denn weitergearbeitet werden?

- ➔ Fr. Prof. Stein: Die Moderation gibt diese Frage an das Forum zurück. Man verständigt sich darauf, bei der Arbeit in den Arbeitsgruppen von der Variante 1 des Vortrages von Herrn Beyene, also der Variante ohne Brücke auszugehen.

Diskussion des weiteren Vorgehens

Es wird darüber diskutiert, wie mit der Höger-Berechnung umgegangen werden soll, da die Befürchtung geäußert wird, dass das Konzept von Höger aufgrund der schlechteren MIV-Zahlen eine schlechtere Bewertung als andere Modelle erfährt.

Die im Rahmen der Diskussion geäußerten Vorschläge der Forumsmitglieder sind:

Vorschlag 1, Neuberechnung Höger:

Das Modell von Höger solle mit neuen Eingaben, z.B. Parkgebühren-Erhöhen, noch einmal berechnet werden. Hiergegen wird eingewandt, dass es klar sei, dass dann die Zahlen des MIV heruntergehen und die des Umweltverbundes hochgehen würden, analog zu den Modellen der anderen Büros, dass man dadurch aber einen Präzedenzfall schaffe. Andere Büros könnten Ähnliches für sich reklamieren, und Nachbesserungen für ihre Modelle fordern. Der Zeitverlust dieser weiteren Prozessschleife sei enorm. Herr Thewalt vom Amt für Verkehrsmanagement rät deshalb hiervon ab, auch weil man dadurch einen „Überbietungswettbewerb“ riskiere.

Vorschlag 2, Neuberechnung aller Modelle ohne Brücke:

Dies wird vorgeschlagen, weil sich dann die Auswirkungen einer brückenlosen Planung besser beurteilen ließen. Fr. Friedrich macht vonseiten der Projektträger deutlich, dass dies bis zum Forum B am 19. Dezember unmöglich sei.

Vorschlag 3, Einholen qualitativer Stellungnahmen der Planungsteams:

Fr. Friedrich schlägt aus Gründen der Zeitknappheit vor, allen Planungsteams die Möglichkeit zu geben, auf Basis der Berechnungsergebnisse bis zum 19. Dezember qualitative Stellungnahmen zu verfassen, in denen sie darlegen, welche Maßnahmen sie nun mit den Erkenntnissen der Berechnungen zusätzlich oder anders durchführen würden.

Vorschlag 4, Fortführung des Prozesses wie geplant:

Es wird die Ansicht geäußert, dass zwei oder drei Prozentpunkte mehr oder weniger MIV nicht ausschlaggebend seien für die Beurteilung des jeweiligen Entwurfes, und dass das Verkehrsthema auch nur eines von vielen sei. Es solle auch das Vertrauen vorhanden sein, dass es sich um einen regulären, transparenten Prozess gehandelt habe, statt Vermutungen über Unregelmäßigkeiten in den Raum zu stellen. Es wird deshalb vorgeschlagen, den Prozess in einer konstruktiven Art und Weise fortzuführen.

Die Vorschläge 3 und 4 werden von den Forumsmitgliedern mitgetragen und das Forum wie geplant fortgesetzt.

5. Vorstellung der Entwicklungsperspektiven

Die Grundideen und Leitlinien der verschiedenen Entwicklungsperspektiven werden mithilfe kurzer Videointerviews in Erinnerung gerufen. Die Interviews wurden im Rahmen der Öffentlichen Veranstaltung im Juli 2019 aufgenommen und sind auf der Masterplanhomepage unter folgenden Link abrufbar: <https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/node/2027>

6. Arbeit in Arbeitsgruppen, Ende

In Arbeitsgruppen sollen die Einschätzungen zu den Entwicklungsperspektiven aus möglichst vielfältigen Perspektiven diskutiert und gemeinsam Argumente zu einzelnen Elementen der verschiedenen Entwicklungsperspektiven gesammelt werden. Deshalb sitzen an jedem Tisch Vertreter und Vertreterinnen unterschiedlicher Hauptgruppen, wie Vereine und Verbände, Nutzer INF, Nutzer Handschuhheimer Feld, Bürgerschaft (nicht organisiert), Politik und Behörden, Projektträger.

Die Leitfrage der Arbeitsgruppen lautet: „Welche Entwicklungsperspektive liefert den besten Gesamtbeitrag zu den Themen der Aufgabenstellung: Städtebau, Freiraum, Mobilität und Technische Infrastruktur?“

Mit dieser Erörterung aus verschiedenen Perspektiven soll die individuelle Bewertung durch die Forumsmitglieder in Forum B vorbereitet werden.

Nach Erfüllung des Arbeitsauftrages beenden die Gruppen ohne Plenumsabschluss den Abend. Die Abschriften der Ergebnisse der Arbeitsgruppen sind im Anhang zu finden.

Anlage Abschriften der Bögen aus den Arbeitsgruppen

Gliederung der Anlage:

Entwicklungsperspektive ASTOC

- Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Entwicklungsperspektive Heide

- Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Entwicklungsperspektive Höger

- Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Entwicklungsperspektive Møller

- Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Gruppenbewertungen

- Gruppe 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Gruppe 2 war nicht besetzt