

**Amt für Stadtentwicklung und Statistik**

Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung, Herr Zimmermann  
buergerbeteiligung@heidelberg.de

**Planungsatelier, Stufe 3  
Masterplanverfahren INF / Neckarbogen  
Forum Teil A am 16.7.2019, in der Jugendherberge Heidelberg**

**PROTOKOLL**

Sitzungsbeginn: 18:00 Uhr

Sitzungsende: 20:15 Uhr

Protokoll: Andreas Ueckert, Büro Stein/memo-consulting

**Ablauf**

1. Begrüßung, Einführung, Programm
2. Erläuterung des Verkehrsmodells, Vorstellung der ersten Prüfungsergebnisse
3. Diskussion und Schlussfolgerungen
4. Weiteres Vorgehen

**1. Begrüßung, Einführung, Programm**

Die Moderatoren Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald begrüßen die Anwesenden zum Forum Teil A in Stufe 3 des Planungsateliers des Masterplanverfahrens im Neuenheimer Feld.

Ziel des Masterplanverfahrens ist es, mit dem zeitlichen Horizont 2050 eine fundierte, nachhaltige Entwicklungsperspektive für das Neuenheimer Feld zu schaffen, die nach Möglichkeit die sehr vielfältigen Perspektiven und Interessen austariert.

Dazu wurden in der ersten Stufe des Planungsateliers von den vier beteiligten Planungsteams erste Ideen entwickelt und vorgestellt. Mit den Anmerkungen und der Kritik der Bürgerschaft, der Nutzer des INF, der Experten und der Projektträger wurden diese Ideen in der zweiten Stufe zu jeweils zwei Ansätzen für Entwicklungsperspektiven pro Team weiterentwickelt, d.h. zu insgesamt acht Entwürfen. Auch hierzu wurden wiederum Anmerkungen und Kritik gesammelt und im Beschluss des Gemeinderates gebündelt. Daraufhin erfolgte eine Konkretisierung in nunmehr nur noch einem Entwurf pro Team (vgl. die Verdichtung symbolhaft in Abb. 1). Diese vier Entwicklungsperspektiven, die am 9. Juli 2019 erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt wurden, sollen nun im Rahmen des Forums A in Kleingruppen vertiefend diskutiert, und im Forum B dann individuell bewertet werden. Am Ende dieser dritten Stufe der Atelierphase wird der Gemeinderat dann auf Basis der Empfehlungen des Forums entscheiden, mit welchen Entwicklungsperspektiven in der folgenden Konsolidierungsphase weitergearbeitet werden wird.

Das Moderationsteam stellt den geplanten Ablauf des Forums A vor. Herr Dr. Schiller wird das Verkehrsmodell vorstellen sowie erläutern, welche Fragen ein solches Modell beantworten kann, und welche nicht (TOP 2). Darüber hinaus wird er die Ergebnisse seiner ersten Prüfung

der von den Planungsteams berechneten Verkehrsströme vorstellen. Diese Ergebnisse sind teils problematisch, weshalb sich das Forum im Anschluss daran darauf verständigen muss, welches weitere Vorgehen sinnvoll ist (TOP 3). Die für heute geplante Arbeitsweise ist die Diskussion und Bewertung der Entwürfe in festen und nach Hauptgruppen der Forumsmitglieder gemischten Arbeitsgruppen.

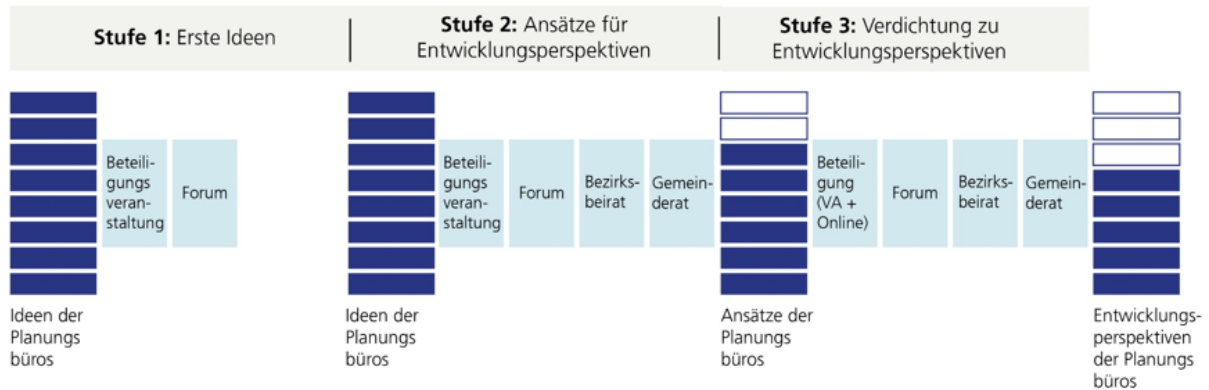


Abbildung 1: Überblick über das Planungsatelier/die Werkstattphase (Amt für Öffentlichkeitsarbeit, Heidelberg)

## 2. Erläuterung des Verkehrsmodells, Vorstellung der ersten Prüfungsergebnisse

Herr Dr. Schiller, Leiter des Fachbereichs Verkehrsnachfragemodellierung an der TU Dresden und freiberuflicher Berater, begleitet das Masterplanverfahren als Prüfer der zur Anwendung gekommenen Verkehrsberechnungen. In dieser Funktion erläutert er zum einen Zweck, Grundlagen und Grenzen von Modellen, und stellt zum anderen die ersten Prüfungsergebnisse der von den Planungsbüros durchgeführten Verkehrsberechnungen vor.

Die Präsentationsfolien sind auf

[https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/2019\\_07\\_16\\_vortrag\\_schiller\\_verkehrsmodell\\_hd\\_grenzen\\_moeglichkeiten.pdf](https://www.masterplan-neuenheimer-feld.de/sites/default/files/downloads/2019_07_16_vortrag_schiller_verkehrsmodell_hd_grenzen_moeglichkeiten.pdf) verfügbar.

### 2.1 Zweck von Verkehrsmodellen

Modelle ermöglichen es, vergangene Zustände bzw. den Ist-Zustand zu rekonstruieren, und basierend darauf mit neuen Eingangsdaten zukünftige Zustände zu prognostizieren. Sie sollen Entwicklungen und geplante Maßnahmen analysieren.

Sie sind ein vereinfachtes Abbild der realen Welt, und dienen der Vorbereitung von Entscheidungen, die in der realen Welt getroffen werden. Sie können wegen der notwendigen Vereinfachungen und Annahmen nicht alle Wünsche und Forderungen erfüllen.

### 2.2 Modellierungsmöglichkeiten

Nicht alle Einflüsse der wirklichen Welt können modelliert werden. Anwendungsgebiete von Verkehrsmodellen sind die Berechnungen der Auswirkungen neuer Infrastrukturmaßnahmen, Änderungen im ÖV und Radverkehr, veränderte Siedlungsstrukturen, demographische Entwicklungen, Maßnahmen der Mobilitätsbepreisung (z.B. Mautgebühren), veränderte Energiepreise (z.B. für Benzin), Steuerungsmaßnahmen (z.B. Ampelphasen), und ordnungspolitische Maßnahmen (z.B. der Verkehrsordnung).

### 2.3 Notwendige Datenbasis von Verkehrsmodellen

Um ein gutes Verkehrsmodell zu entwickeln, müssen in großem Umfang Daten und Informationen eingespeist werden. Dies ist ein aufwändiger Prozess, den Heidelberg, so betont Herr Dr. Schiller, mit großem Ressourcen-Einsatz durchgeführt habe. Das Ergebnis sei ein hochqualitatives Verkehrsmodell. In das Verkehrsmodell eingeflossen sind:

- Als quantitatives Rückgrat die Ausstattung Heidelbergs mit Individualverkehrsstraßen (d.h. Autostraßen), das vorhandene Angebot und die räumliche Verteilung Öffentlicher Verkehrsmittel und ihrer Haltestellen, sowie Zählraten, d.h. z.B. wie viele Automobile in welchem Zeitraum an einer Messstation in die eine oder andere Richtung vorbeigefahren sind. Hierbei handelt es sich um Durchschnittswerte.
- Strukturdaten, d.h. in welchen Stadtteilen wie viele Menschen leben und arbeiten. Während die Bevölkerungszahlen genau sind, sind die Zahlen der Arbeitsplätze nur Annäherungen, weil es keine Statistiken gibt, die jede Art von Arbeitsplatz verorten kann.
- Ergänzende Stichprobenbefragungen (wie oft ist der/die Befragte mit welchem Verkehrsmittel in welchem Zeitraum wohin gefahren? Mit wem hat er/sie die Reise unternommen, auf welcher Route, mit welcher Geschwindigkeit?). Die empfohlene Stichprobengröße beträgt hierbei zwischen einem Promille und einem Prozent der Gesamtbevölkerung.

## 2.4 Berechnungsprozess

Auf Grundlage obiger Daten findet eine komplizierte, aber grundsätzlich immer nachvollziehbare und überprüfbare Berechnung von Verkehrsströmen statt, zunächst auf Basis des Status Quo. Das Verkehrsmodell ermöglicht es nun, die unter 2.2. aufgeführten Parameter zu ändern, und zu berechnen, wie sich in Abhängigkeit davon die Verkehrsströme ändern würden. Welchen Effekt hätte eine Geschwindigkeitsbegrenzung? Würde eine weitere Straßenbahnhaltestelle Menschen zum Umsteigen auf den ÖV bewegen, und wenn ja, wie viele? Allgemein berechnet werden können folgende verkehrsrelevanten Entscheidungen von Individuen:

- Aktivitätenwahl,
- Zielwahl,
- Moduswahl (d.h., welches Verkehrsmittel verwendet wird),
- Abfahrtszeitwahl (Spitzenstunden),
- Routenwahl.

Nicht modelliert werden im Modell mikroskopische Entscheidungen von einzelnen Personen, z.B. Abfahrtszeitwahl (alle Zeitscheiben), Geschwindigkeitswahl, Fahrstreifenwahl usw. Es sind auch keine isolierten Lupenbetrachtungen möglich, also z.B. was genau an einem bestimmten Verkehrsknotenpunkt passiert. Außerdem handelt es sich bei allen Berechnungen um Mittelwerte, Abweichungen wie in der Realität z.B. in Stoßzeiten werden nicht abgebildet. Insgesamt, so Herr Dr. Schiller, sei es wichtig sich klar zu machen, dass Modelle lediglich Hilfsmittel zur Vorbereitung von Entscheidungen seien. Deshalb solle man nicht das große Ganze aus dem Blick verlieren.

## 2.5. Qualitätssicherung

Die Qualität von Berechnungen wird sichergestellt, indem verschiedene Zahlen miteinander verglichen werden, z.B. die Mobilitätsraten der Verkehrserzeugung aus den Befragungen mit den errechneten Verkehren, die Reiseweiten und Reisezeiten je Zweck und Raum, die Modal-Split-Anteile, die Streckenbelastungen von MIV (Motorisierter Individualverkehr), ÖV und Rad, sowie Screenline-Zahlen (Screenlines sind imaginär gezogene Grenzen, z.B. in der Mitte eines Flusses. Es wird anschließend berechnet, wie viel Verkehr z.B. über eine Brücke über diese Grenze in die eine und/oder andere Richtung fließt).

## 2.6 Erste Prüfungsergebnisse

Die ersten Prognoseergebnisse der vier verschiedenen Berechnungen liegen vor. Die Ergebnisse sind natürlich unterschiedlich, da jeweils unterschiedliche Annahmen und Verkehrskonzepte eingeflossen sind.

Allerdings sind bei der Anwendung des Verkehrsmodells durch die vier Büros Ungenauigkeiten und Fehler entstanden, z.T. flüchtige, z.T. deutliche. Gründe hierfür waren:

- • von einigen Teams nicht berücksichtigte Strukturdaten Unterschiedliche Modellierungsphilosophien (z.B. Anbindungen)
- Probleme bei der Umsetzung des Verkehrsnetzes (z.B. neue Verkehrssysteme wie der Seilbahn, und Einarbeitung der Haltestellen derselben in das Tarifsysteem)
- Spürbaren Zeitdruck, der zu Fehlern geführt hat.

Aufgrund dieser Fehler und Ungenauigkeiten sei der Vergleich der für den jeweiligen Verkehrsentwurf errechneten Zahlen derzeit schwierig. Die Daten seien nicht gänzlich verwendbar. Herr Dr. Schiller empfiehlt deshalb, vor der weiteren Diskussion eine Homogenisierung der Modelle vorzunehmen. Dies nicht durch die Planungsteams, sondern durch ein externes Büro, dass diese Angleichung zentral vornimmt.

## Fragen und Anmerkungen

- **Datengrundlage Verkehrsverhalten:** Dem Vortrag zufolge werden Aussagen über das Verkehrsverhalten der Heidelberger auf der Grundlage von stichprobenartigen Befragungen getroffen. Was ist aber mit den vielen Einpendlern aus dem Umland? Wie wurden hier Daten erhoben?
  - ➔ **Dr. Schiller:** Richtig, Daten über das Verkehrsverhalten der Heidelberger wurde im Rahmen des Forschungsprojektes „SrV – Mobilitätsverhalten in Städten“ generiert. Für das Mobilitätsverhalten außerhalb von Heidelberg wurde auf die Datengrundlage der Studie „MiD – Mobilität in Deutschland“ zurückgegriffen. Diese beiden Datengrundlagen wurden verbunden und für das Modell nutzbar gemacht.
- **Datengrundlage und Extrapolation:** Verkehrsmodelle versuchen, die Zukunft auf Basis der Vergangenheit zu extrapolieren, aber dies habe in Heidelberg in den letzten Jahrzehnten selten geklappt. Häufig seien enorme Wachstumsraten für den MIV vorausgesagt worden, die dann nicht eingetreten seien. Verändertes Nutzerverhalten wie das Home Office, neue Technologien, die Digitalisierung seien im Modell nicht abbildbar. Gerade der Umstand, dass für eine Weiterentwicklung der Mobilität im NF eine Vielzahl von Maßnahmen notwendig ist, von denen nur wenige ins Modell übertragbar sind, mache die Berechnungen auch jenseits der gemachten Fehler wenig verlässlich.
  - ➔ **Dr. Schiller:** Das stimmt, ein Verkehrsmodell vermag es nicht, die Zukunft vorherzusagen. Dafür bedarf es einer Reihe von Experten, die auf qualitative Art und Weise versuchen, verschiedene aktuelle Entwicklungen und Trends abzuwägen und darauf aufbauend eine qualitative Prognose für die Zukunft abzugeben. Ein Verkehrsmodell kann hingegen berechnen, welche Konsequenzen die vorgeschlagenen Maßnahmen auf Verkehrsströme und -zahlen im NF vermutlich haben wird. Manche Aspekte wie das Home Office können auch in das Modell eingespeist werden, z.B. indem die Annahme getroffen werden würde, dass nur noch X% der Arbeitnehmer regelmäßig ins INF fahren. Die Folgen daraus ließen sich berechnen.
  - ➔ **Herr Beyene:** Eine Datengrundlage für das Modell ist außerdem die Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2035. Hier wird mit verschiedenen Alterskohorten gerechnet, denen auch unterschiedliche Nutzungsverhalten unterstellt werden.
- **Fünfte Neckarquerung:** Weshalb ist nur bei Heide eine fünfte Neckarquerung ausgeschlossen, bei den anderen hingegen nicht?
  - ➔ **Dr. Schiller:** Als externer Berater zum Verkehrsmodell möchte ich lediglich Fragen zum Modell, aber keine inhaltlichen Fragen zu den Entwürfen beantworten.
- **Validität:** Wenn schon nicht sicher die Zukunft, könnte das Modell denn die Entwicklung der letzten Jahre retrospektiv erklären?

- **Dr. Schiller:** Das wäre prinzipiell problemlos möglich, erfordert aber eine solche Beauftragung. Die Stadt Heidelberg hat dies nicht getan. Das Modell vermag – wie vorgegeben – die Verkehrsströme des Jahres 2015 zu erklären.
- **Grundsätzliche Planungsannahmen:** Auch nach der vorgeschlagenen Homogenisierung werden die jeweiligen Planungsteams immer noch unterschiedliche Annahmen für ihr jeweiliges Verkehrskonzept treffen und unterschiedliche Maßnahmen vorschlagen. Könnten diese Annahmen und Maßnahmen dann plausibilisiert werden?
  - **Dr. Schiller:** Genau das ist der Zweck eines solchen Modells. Sobald eine gemeinsame, homogene Basis hergestellt worden ist, können die jeweiligen Auswirkungen der getroffenen Annahmen und angedachten Maßnahmen berechnet und verglichen werden.
- **Repräsentation neuer Verkehrsmittel im Modell:** Ein Modell kann nicht die Auswirkungen neuer Verkehrsmittel auf Verkehrsverhalten und -ströme berechnen, sondern lediglich die bestehenden Verkehrsmittel. Da dies auch Auswirkungen auf die Planungen habe, und deshalb letztlich nur bestehende Verkehrsmittel eingeplant werden, bedeute dies Stillstand.
  - **Dr. Schiller:** Das stimmt, ein Verkehrsmodell kann nicht hellsehen. Wenn es Daten zu neuen Verkehrsmitteln gäbe, könnte man diese aber problemlos mit einbeziehen. Allerdings ist es eher unwahrscheinlich, dass in absehbarer Zeit ein alles revolutionierendes neues Verkehrsmittel das Mobilitätsverhalten radikal ändert.
- **Weiteres Vorgehen des Forums:** Letztlich seien die Verkehrsberechnungen der Planungsbüros also nicht vergleichbar. Was bedeutet das für den weiteren Prozess und die Sitzungen des Forums?
  - Prof. Stein: Diese Prozessfragen werden im Anschluss diskutiert.
- **Kritik am Prozess:** Eigentlich sei man davon ausgegangen, dass allen Teams dasselbe, verbindliche Modell vorgelegt worden sei. Mit Verweis auf die noch ausstehenden Verkehrsmodell-Berechnungen habe man im Rahmen des letzten Forums das Thema Mobilität nicht in die Tiefe gehend diskutiert. Nun liegen zu diesem Forum keine verlässlichen Zahlen vor, und man könne wieder nicht über Mobilität diskutieren. Dies sei eine unglückliche Entwicklung.
  - **Dr. Schiller:** Allen Teams wurde von der Stadt Heidelberg dasselbe, hochqualitative Modell zur Verfügung gestellt. Das Problem sei die Anwendung des Modells durch die Teams gewesen. Hier ist teils unsauber, teils falsch gearbeitet worden.
- **Kritik am Alter der Datensätze:** Die Daten aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ sind von 2008, die aus der Befragung in Heidelberg von 2015. In einer Umbruchphase wie der jetzigen helfen solche relativ alten Datensätze wenig weiter.
  - **Dr. Schiller:** Für ein Modell muss ein Analysejahr festgelegt werden, und das wurde für Heidelberg auf 2015 gesetzt, da hier die letzte volle SrV-Studie (in 2013) durchgeführt wurde. Natürlich wäre es wünschenswert, jedes Jahr aktualisierte Datensätze zu haben, aber dies ist wegen des Zeit- und Ressourcenaufwandes nicht machbar.
- **Entwurfsvorgaben:** Im Rahmen der Expertenveranstaltung hat Frau Prof. Gerike zum Themenfeld Mobilität betont, dass man im Jahre 2050 den Verkehr haben wird, den man heute plane. Weshalb gab es keine exakten Vorgaben an die Planungsteams, z.B. den MIV auf x% zu reduzieren?
  - **Herr Thewalt,** Leiter Amt für Verkehrsmanagement Heidelberg: In Heidelberg selbst ist man im Umweltverbund schon gut unterwegs, der Anteil von ÖV, Fahrrad usw. ist bei 78%, und er steigt. Dies gilt allerdings nur für die Heidelberger Bürgerinnen und Bürger, das Problem ist der Pendlerverkehr. Aufgrund der Tatsache, dass es drei verschiedene Projektträger mit jeweils unterschiedlichen Perspektiven auf die Thematik gibt und die sich abzustimmen haben, wurden keine konkreten Prozent-Vorgaben gemacht, sondern in der Auftragsbeschreibung allgemeinere Leitlinien gegeben.

### 3. Diskussion über das weitere Vorgehen

Angesichts des Umstandes, dass die vorliegenden Entwicklungsperspektiven hinsichtlich der errechneten Verkehrszahlen als nicht verlässlich bewertet werden können, diskutieren die Mitglieder des Forums über das weitere Vorgehen. Die relevanten Positionen werden im Folgenden komprimiert wiedergegeben:

- **Vorschlag der Homogenisierung und Verschiebung des Prozesses:** Frau Friedrich, Leiterin des Stadtplanungsamtes, spricht sich für das Aufgreifen der Empfehlung von Herrn Dr. Schiller aus. Eine Homogenisierung der Berechnungsgrundlagen sei sinnvoll und notwendig, um eine verlässliche Diskussions- und Weiterarbeitsbasis zu schaffen. Da Mobilitätsfragen auch unmittelbar mit städtebaulichen Fragen zu tun haben, sei eine Weiterarbeit heute nicht sinnvoll. Vielmehr solle die Diskussion verschoben werden, bis die Homogenisierung erreicht ist und neue Zahlen vorliegen.
- **Empfehlung der Weiterarbeit:** Gegen die Verschiebung der Diskussion wird angeführt, dass ein Modell auch in einem halben Jahr nicht alle Fragen beantworten könne, und dass die großen Fragen des MP-Verfahrens – zum Beispiel, ob eine Seilbahn sinnvoll ist oder nicht – nicht durch das Modell entschieden werden würden, sondern in qualitativen Diskussionen. Mit einer Verschiebung würde man wertvolle Zeit verlieren, während der Entwicklungsdruck weiter wachse.
- **Notwendigkeit von Qualitätssicherung:** Von anderer Seite wird betont, dass eine Verschiebung von drei bis sechs Monaten für ein MP-Verfahren, das Relevanz für die nächsten dreißig Jahre haben wird, angemessen und eine Qualitätssicherung notwendig sei. Es wird außerdem die Notwendigkeit von Qualitätssicherungsschleifen betont: Es sei verständlich, dass in einem solch komplexen Prozess Fehler unterlaufen – diese dürfen sich aber nicht wiederholen, für das nächste Zusammenkommen müssen also belastbare Zahlen vorliegen.
- **Kritik am Zeitdruck des Prozesses:** Es wird der Verwunderung darüber Ausdruck verliehen, dass es in einem so strukturierten Verfahren zu solch einem Fehler kommen konnte. Dies sei aber wohl auch eine Folge des extrem hohen Zeitdrucks, sowohl für die Planungsteams, als auch für das Amt für Verkehrsmanagement.
- **Betonung der Bedeutung von Mobilitätsfragen für die gesamten Planungen:** Ähnlich wie durch Frau Friedrich wird die Untrennbarkeit von Mobilitäts- und städtebaulichen oder Freiraum-Fragen hervorgehoben, und dafür geworben, die Diskussion im Forum bis zu den Ergebnissen der Homogenisierung zu pausieren.
- **Vorschlag, die drei anderen Themenfelder zu diskutieren:** Herr Zimmermann drückt sein Verständnis für die Enttäuschung der Forumsmitglieder über die aktuelle Entwicklung aus. Er betont aber, dass eine Verschiebung der Diskussion zu einer deutlichen Verschiebung des Gesamtprozesses führe, und regt an, das heutige Zusammenkommen zu nutzen, um die drei Themenfelder Städtebau, Freiraum und Technische Infrastruktur zu diskutieren, um dann im Herbst eine weitere Veranstaltung für das Themenfeld Mobilität sowie die Bewertungen der Entwürfe anzusetzen. Herr Thewalt ergänzt, dass man bei dem Büro, welches das Verkehrsmodell entwickelt hat, angefragt habe, ob es für die Homogenisierung zur Verfügung stehe. Das Büro prüfe das gerade, hat aber als vermuteten Zeitaufwand für einen solchen Auftrag etwa zwei bis drei Monate angegeben.
- **Vorschlag, die Forumssitzung für eine allgemeinere Diskussion des Themas Verkehr zu nutzen:** Wegen der vielen Fragen, Ideen und Anmerkungen bzgl. der Mobilität der Zukunft wird vorgeschlagen, die heutige Sitzung des Forums zu nutzen, um freier und kreativer über die Mobilität der Zukunft und die Auswirkungen von Home Office, neuen Verkehrssystemen und -trägern usw. zu diskutieren. Die entwickelten Ideen könnten dann in den Modellierungsprozess eingespeist werden. Die vier Themenfelder könnten dann diskutiert werden, sobald die homogenisierten Ergebnisse der Verkehrsberechnungen vorliegen.

- **Home Office nicht zielführend für das INF:** Gegen die Nennung von Home Office als potentiell entlastend für das INF wird eingewandt, dass die allermeisten Arbeitsplätze im INF Präsenz-Arbeitsplätze seien und bleiben würden: Ärzte, Pflegekräfte, Forscherinnen und Forscher in ihren Laboren. Home Office sei da keine Alternative.

Die Moderation bittet um Abstimmung zu den Konsequenzen für den weiteren Sitzungsverlauf. Die drei im Laufe der Diskussion vorgeschlagenen Optionen sind:

- a) **Verschiebung der Diskussion der Entwicklungsperspektiven und Sitzungsende:** d.h. zu pausieren, bis die Homogenisierung der Verkehrsberechnungen durchgeführt worden ist, um dann alle vier Themenfelder gemeinsam zu diskutieren. Dies impliziert die Beendigung der heutigen und neue Terminierung der Forumssitzungen, sowie eine Verzögerung des Gesamtprozesses.
- b) **Fachdiskussion zu Mobilität:** Nutzung der verbliebenen Zeit der heutigen Sitzung zu Austausch und Diskussion über die Mobilität der Zukunft. Dies impliziert ebenso die Verschiebung der Forumstermine, sowie eine Verzögerung des Gesamtprozesses.
- c) **Diskussion der Themenfelder Städtebau, Freiraum und Technische Infrastruktur:** Diskussion aller Themenfelder bis auf Mobilität. Dies impliziert die Verschiebung des Forums B, in dessen Rahmen dann auf Basis der homogenisierten Berechnungen das Themenfeld Mobilität diskutiert, sowie die Bewertung der Entwürfe vorgenommen werden können. Folge ist eine geringere Verzögerung des Gesamtprozesses aber – so wird eingewandt – könnte die Gefahr eines Aufrollens der Diskussionsergebnisse des heutigen Forums A nach sich ziehen, falls den Ergebnissen der Verkehrsberechnungen entscheidende Veränderungen der Entwicklungsperspektiven folgen sollten.

In der Abstimmung stimmen mehr als zweidrittel der Forumsmitglieder für Option a).

#### 4. Weiteres Vorgehen

Frau Friedrich betont, dass man auch als Stadt und Projektträger überrascht von dieser Entwicklung gewesen sei, und dass der eng durchgetaktete Zeitplan nun natürlich umgestellt werden müsse. Sie bittet um Verständnis dafür, dass diese Nacharbeit in der Stufe 3 der Atelierphase einiger Zeit bedarf. Es sei außerdem zu überlegen, wie diese Entwicklung in die Öffentlichkeit hinein kommuniziert werden solle.

Es wird vorgeschlagen, den für das Forum B am 25.7. freigehaltenen Termin zu nutzen, um im Rahmen des Koordinationsbeirates darüber zu beraten, wie man weiter vorgehen könne. Es muss auch entschieden werden, wie man mit der Online-Beteiligung umgehe, die ja auch von dieser Entwicklung betroffen sei.

Herr Zimmermann betont, dass bei einem solch transparenten Verfahren wie dem Masterplan Neuenheimer Feld / Neckarbogen auch Fehler transparent werden. Es sei gut, dass diese frühzeitig festgestellt werden konnten. Ob das Beteiligungsverfahren in der Struktur unverändert aber zeitlich verschoben fortgesetzt werden kann oder ob der Koordinationsbeirat zusammentreten müsse, könne erst auf der Grundlage der neu berechneten Modellergebnisse entscheiden werden. Man werde sich dazu nun zunächst mit den Vorsitzenden des Koordinationsbeirates austauschen.

Es wird außerdem aus dem Forum der Wunsch geäußert, keinen künstlichen Zeitdruck zu erzeugen. Natürlich sei die Verzögerung ärgerlich, aber nun sei es wichtiger, die Qualitätssicherung hoch zu halten und auch weiterhin einen hochqualitativen Prozess voranzutreiben, statt wegen einiger Monate Dinge zu überstürzen.

Frau Prof. Stein betont, dass es sich bei dem Masterplanverfahren um einen hochkomplexen und anspruchsvollen Prozess handele, und dass es hier immer zu Friktionen kommen könne. Nun sei es wichtig, auf diese Entwicklung mit der notwendigen Offenheit und Flexibilität zu reagieren, und dies könne so auch an die Öffentlichkeit vermittelt werden. Der heutige Abend, so Frau Prof. Stein, sei auch nicht umsonst gewesen. Immerhin habe man viel über Verkehrsmodelle gelernt, und sich über die Verkehrsthematik austauschen können.

Über die nächsten Schritte werden die Mitglieder des Forums informiert, sobald es neue Erkenntnisse gibt. Frau Prof. Stein und Herr Fahrwald bedanken sich bei allen Beteiligten für ihre Zeit und ihr Engagement und schließen die Forumssitzung.