

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0 2 2 2 / 2 0 2 1 / IV**

Datum:  
01.10.2021

Federführung:  
Dezernat III, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Masterplan Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen:  
Verkehrsmodellierung von 10 Erschließungsvarianten**

## Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	19.01.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	17.03.2022	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität sowie des Gemeinderates nehmen die Informationen zur Verkehrsmodellierung von 10 Erschließungsvarianten innerhalb des Masterplanverfahrens Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen zur Kenntnis.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	
• Fachliche Begleitung und Gutachtenerstellung in der Konsolidierungsphase vom Masterplanverfahren:	147.322
<b>Einnahmen:</b>	
• keine	
<b>Finanzierung:</b>	
• Teilhaushalt Amt für Verkehrsmanagement (Anteil Land über Gesamtausgleich der Projektträger)	147.322
<b>Folgekosten:</b>	
• keine	

**Zusammenfassung der Begründung:**

Diese Informationsvorlage bezieht sich auf einen Beschluss des Heidelberger Gemeinderates am 23.07.2020, in dem in der Konsolidierungsphase des Masterplanprozesses Im Neuenheimer Feld ein Zwischenbericht zu den Ergebnissen aus der Berechnung von Erschließungsvarianten für das Neuenheimer Feld eingefordert wird.

Mit dieser Vorlage wird somit der Beschluss des Gemeinderates eingelöst, indem über das Ergebnis des Prüfauftrags informiert wird (siehe Anlage 01), der Umgang der Teams mit den Mobilitätsvarianten in der konkurrierenden Phase erläutert wird und aufgezeigt wird, welche Varianten die Teams für die Abgabe gewählt haben.

## Begründung:

Die Beschlussvorlage zum Abschluss der zweiten Stufe des vierstufig aufgebauten Masterplanverfahrens, des Planungsateliers, wurde am 23. Juli 2020 im Heidelberger Gemeinderat behandelt, siehe Drucksache 0057/2020/BV. Im Bereich Verkehr/Mobilität hat der Gemeinderat unter anderem die weitere Prüfung von zehn Erschließungs-Bausteinen beschlossen. Diese sollen zu sinnvollen Varianten kombiniert und mit dem Heidelberger Verkehrsmodell von einem unabhängigen Verkehrsgutachter untersucht werden. Darüber hinaus wurde die Erstellung eines Zwischenberichts beschlossen: „*Nach einem Zwischenbericht in der Konsolidierungsphase zu den Ergebnissen aus den Verkehrsberechnungen wird entschieden, ob eine Straßenbahnbrücke als Variante weiter untersucht wird...*“ (Beschluss-Nummer 2 e im Beschlusslauf der Drucksache 0057/2020/BV auf Seite 2.78). Mit dieser Informationsvorlage und dem in der Anlage 01 ersichtlichen Bericht soll der Zwischenbericht gegeben werden.

Zur Prüfung der vom Gemeinderat beschlossenen Bausteine hat das Amt für Verkehrsmanagement Ende Oktober 2020 das Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme (IVAS) aus Dresden beauftragt. IVAS erarbeitete aus den zehn beschlossenen Bausteinen zehn Varianten der zukünftigen Verkehrserschließung für das Neuenheimer Feld heraus, welche am 23. November 2020 bei einem gemeinsamen Arbeitsgespräch mit der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), den lokalen Fachvertretern, des Bündnisses für Bürgerbeteiligung, des Verkehrsexperten im Masterplanverfahren (Prof. Ahrens von der Technischen Universität Dresden) und den Projektträgern (Stadt, Land, Universität) vorabgestimmt wurden. Die finalen Variantenverläufe wurden in einem nicht-öffentlichen Werkstattgespräch am 27. Januar 2021 den Mitgliedern des Forums präsentiert, woraufhin IVAS mit der Modellierung der Varianten und der Berechnung sowie der Auswertung begann. Bei den Strukturdaten (Verortung der Einwohner, Arbeitsplätze und Stellplätze auf die Verkehrszellen innerhalb des Neuenheimer Feldes) wurde dazu ein gemittelter Ansatz zwischen den gemeldeten Werten der Teams Astoc und Höger für das Jahr 2050 gebildet.

Alle ausgewerteten Berechnungsergebnisse wurden zu Beginn der konkurrierenden Phase den Teams Astoc und Höger direkt vom Verkehrsgutachter IVAS ohne zwischengeschaltete Institution zur Verfügung gestellt, damit sich die Teams unvoreingenommen für eine zu ihrem städtebaulichen Konzept passende Variante entscheiden konnten. Zusätzlich wurde den beiden Teams auch das Heidelberger Verkehrsmodell übergeben, sodass die Teams auch eigenständig an den Varianten arbeiten konnten. Die Teams sollten zwar die grundsätzliche Verkehrslösung (bauliche Verkehrsinfrastruktur) einer der Varianten, sowie für die Vergleichbarkeit wichtige Vorgaben wie die Höhe der Parkgebühren in ihr Konzept übernehmen, konnten aber dennoch verschiedene Stellschrauben wie beispielsweise die Anzahl und Lage von Haltestellen, Park-and-Ride-Anlagen, Mobilitätshubs und Stellplätzen sowie Linienverläufe des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs selbstständig anpassen. Dies ist der Grund, weshalb sich die von den Teams am 15. Juli 2021 abgegebenen Entwürfe in ihrer Mobilitätslösung teilweise von den durch IVAS berechneten Varianten unterscheiden.

Im Folgenden soll noch auf grundlegende Aussagen der Berechnungsergebnisse eingegangen werden, die zu einem Bericht zusammengefasst worden sind, siehe Anlage 01. Es wird ersichtlich, dass es eine eindeutig am besten funktionierende Variante nicht gibt. Bei der Betrachtung verschiedener Kenngrößen schneiden die Varianten auch unterschiedlich ab.

Variante A (reine Buserschließung) stellt das Basisszenario dar, ohne eine Straßenbahn oder Seilbahn im Gebiet. Erwartungsgemäß ist diese Variante verkehrlich am ungünstigsten, dafür finanziell am günstigsten, da keine Verkehrsinfrastruktur hergestellt werden muss.

Variante B (Straßenbahn-Stichstrecke über Tiergartenstraße zum Sportzentrum Nord) hat nach der Variante A den höchsten Anteil des Motorisierten Individualverkehrs mit 20 Prozent aller Wege (Binnen-, Quell- und Zielverkehr des Neuenheimer Felds), punktet jedoch mit den niedrigsten Betriebskosten durch Einsparung von Buslinien.

Die Varianten C (großer Straßenbahn-Campusring), D (kleiner Straßenbahn-Campusring mit Linie PHV-Weinheim) und E (kleiner Straßenbahn-Campusring mit Linie Bismarckplatz-Schriesheim) haben zwar vergleichsweise geringe Investitionskosten, schneiden aber verkehrlich auch nur durchschnittlich ab.

Variante F (Kombination der Varianten B und E) und Variante G (Seilbahn ohne Straßenbahn im Gebiet) fallen gegenüber den Varianten mit nur einem Straßenbahn-Campusring durch erhöhte Investitionskosten auf.

Variante H (Variante D mit Fuß- und Rad-Brücke) hat beim Vergleich zur Basisvariante A und bezogen auf das gesamte Verkehrsmodellgebiet gegenüber allen Varianten den höchsten Rückgang an Fahrten des Motorisierten Individualverkehrs.

Variante I (Seilbahn mit großem Campusring) hat zusammen mit der Variante J den geringsten Anteil des Motorisierten Individualverkehrs mit 15 Prozent aller Wege (Binnen-, Quell- und Zielverkehr des Neuenheimer Felds). Zusätzlich hat sie dort beim Vergleich zur Basisvariante A den stärksten Rückgang der Wege des Motorisierten Individualverkehrs und die meisten Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus kann diese Variante, bezogen auf den Binnen-, Quell- und Zielverkehr des Neuenheimer Felds, die meiste Kohlenstoffdioxid-Minderung generieren. Bei Variante I sind noch vor Variante J die Investitionskosten am höchsten.

Variante J (Straßenbahn-Brücke mit großem Campusring) hat zusammen mit der Variante I den geringsten Anteil des Motorisierten Individualverkehrs mit 15 Prozent aller Wege (Binnen-, Quell- und Zielverkehr des Neuenheimer Felds). Außerdem hat sie beim Vergleich zur Basisvariante A und bezogen auf das gesamte Verkehrsmodellgebiet nach der Variante H den zweithöchsten Rückgang an Fahrten des Motorisierten Individualverkehrs. Variante J bringt die höchsten Betriebskosten und die zweithöchsten Investitionskosten mit sich.

Bei der Abgabe der Teams am 15. Juli 2021 hat sich das Team Astoc für die Variante D (kleiner Campusring mit Linie PHV-Weinheim) entschieden, Team Höger hat die Variante H (kleiner Campusring mit Fuß- und Rad-Brücke) gewählt. Die Bewertung dieser beiden Entwürfe mit ihren Verkehrslösungen erfolgt erst im Gremienlauf zur Konsolidierungsphase Masterplan Im Neuenheimer Feld/Neckarbogen Anfang 2022, dann als Beschlussempfehlung.

### **Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen**

Der Beirat von Menschen mit Behinderungen ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht betroffen.

### **Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg**

#### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt	Ziel/e:
M02		<b>Ziel/e:</b> Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr <b>Begründung:</b> Die Vorlage informiert über die MIV-Reduktion von 10 Varianten.
UM4		<b>Ziel/e:</b> Klima- und Immissionsschutz vorantreiben <b>Begründung:</b> Die Vorlage informiert über die CO <sub>2</sub> -Reduktion von 10 Varianten.
QU7		<b>Ziel/e:</b> Partnerschaft mit der Universität ausbauen <b>Begründung:</b> Die Vorlage informiert über 10 Varianten einer Campuserschließung.

#### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet  
Raoul Schmidt-Lamontain

#### **Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
01	Dokumentation und Vergleich der Erschließungsvarianten (Bericht IVAS) (Nur digital verfügbar)