

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0393/2016/BV**

Datum:  
10.11.2016

Federführung:  
Dezernat V, Kämmereiamt (20.3)

Beteiligung:  
Dezernat II, Amt für Stadtentwicklung und Statistik  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement  
Dezernat II, Stadtplanungsamt  
Dezernat IV, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie  
Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt  
Dezernat V, Amt für Liegenschaften

Betreff:

**Großer Ochsenkopf Heidelberg Bergheim:  
Machbarkeitsuntersuchung eines  
Straßenbahnbetriebshofs der Rhein-Neckar-Verkehr  
GmbH auf einem Teilbereich des Großen  
Ochsenkopfs  
[Ersetzt die Drucksache 0147/2016/BV]  
[Ersetzt durch Drucksache 0014/2017/BV]**

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 16. Januar 2017

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.11.2016	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:*

1. *Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung der rnv zur Kenntnis.*
2. *Der Gemeinderat stimmt der Verlagerung des Betriebsgeländes der Rhein-Neckar-Verkehr Gesellschaft mit beschränkter Haftung (rnv) von der Bergheimer Straße auf eine Teilfläche des Großen Ochsenkopfs zu.*
3. *Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen der rnv zu begleiten und die notwendigen Verhandlungen fortzuführen. Die städtebaulichen Planungen für das Umfeld sind entsprechend anzupassen.*
4. *Die Verwaltung berät die rnv bei der Durchführung eines Bürgerbeteiligungsverfahrens gemäß den Heidelberger Leitlinien zur mitgestaltenden Bürgerbeteiligung zur Ausgestaltung des Betriebshofs und des Umfelds.*
5. *Der Gemeinderat empfiehlt der rnv bei einer etwaigen Neugestaltung des alten Betriebshofs ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchzuführen.*
6. *Der Vertreter der Stadt Heidelberg in der Gesellschafterversammlung der rnv möchte sämtlichen, für die Projektumsetzung notwendigen Beschlüsse, in der Gesellschafterversammlung der rnv zustimmen. Auf die Erteilung einer abweichenden Weisung wird verzichtet.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	<b>ca. 51.100.000 €</b>
1. Investitionskosten rnv für Betriebshoferstellung - 1. Bauabschnitt - 2. Bauabschnitt	ca. 28.300.000 € ca. 18.000.000 €
2. Neubau 2 Haltestellen	ca. 1.400.000 €
3. Verlegung OEG Gleistrasse	ca. 3.400.000 €
4. Grundstückskauf von MVV-Verkehr rd. 4.200 m <sup>2</sup>	noch zu ermitteln
<b>Einnahmen:</b>	<b>ca. 18.800.000 €</b>
zu 1.: GVFG-Förderung Betriebshoferstellung für rnv - 1. Bauabschnitt - 2. Bauabschnitt	ca. 10.000.000 € ca. 7.000.000 €
zu 2./3.: GVFG-Förderung Neubau 2 Haltestellen samt Verlegung OEG Gleistrasse (max. 50% der förderfähigen Kosten)	zusammen ca. 1.800.000 €
4. Grundstücksverkauf an MVV-Verkehr rd. 1.450 m <sup>2</sup>	noch zu ermitteln
<b>Finanzierung:</b>	<b>ca. 32.300.000 €</b>
zu 1.: Kostentragung Investitionskosten durch rnv, Weitergabe der jährlichen Kapital- und Betriebskosten nach tatsächlicher ÖPNV-Nutzung Aufgabenträger	ca. 29.300.000 €
zu 2.: Komplementärfinanzierung Haltestellen durch Stadt im Rahmen einer abzuschließenden Kostenteilungsvereinbarung. - vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen Mittelbereitstellung in 2018	ca. 900.000 €
zu 3.: Kostentragung Investitionskosten durch rnv im Rahmen der Baumaßnahme Betriebshof und Weitergabe der jährlichen Kapital- und Betriebskosten nach tatsächlicher ÖPNV-Nutzung Aufgabenträger	ca. 2.100.000 €
zu 4.: Grundstückskauf von MVV-Verkehr netto rd. 2.750 m <sup>2</sup> Mittelbereitstellung im Rahmen des Grundstücksfonds THH 23 in 2017	noch zu ermitteln

**Zusammenfassung der Begründung:**

Der Betriebshof der Rhein-Neckar-Verkehr Gesellschaft mit beschränkter Haftung (rnv) entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen und es bedarf eines Ersatzstandorts. Nach der Prüfung diverser Alternativstandorte soll ein Grundsatzbeschluss für die Verlagerung des Betriebshofes auf eine Teilfläche des Großen Ochsenkopfes getroffen und über die weiteren Rahmenbedingungen informiert werden.

# Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.11.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.11.2016

## 1.1 **Großer Ochsenkopf Heidelberg Bergheim: Machbarkeitsuntersuchung eines Straßenbahnbetriebshofs der Rhein-Neckar- Verkehr GmbH auf einem Teilbereich des Großen Ochsenkopfs [Ersetzt die Drucksache 0147/2016/BV] Beschlussvorlage 0393/2016/BV**

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner eröffnet den Tagesordnungspunkt und führt in das Thema ein. Er bittet Herrn Sebastian Olschewski vom Aktionsbündnis Bergheim West, deren Anliegen vorzutragen. Dieser erläutert anhand einer Power Point Präsentation (siehe Anlage 12 zur Drucksache 0393/2016/BV), dass das Aktionsbündnis den vorgesehenen Standort am Großen Ochsenkopf ablehne.

Der Geschäftsführer der rnv, Herr in der Beek, stellt anhand einer Power Point Präsentation und eines Videos die Überlegungen für einen neuen Betriebshof auf der Teilfläche Großer Ochsenkopf vor (siehe Anlage 11 zur Drucksache 0393/2016/BV). Dabei geht er insbesondere auf folgende Punkte ein:

- Die rnv benötige eine zeitnahe Lösung, da nicht sicher sei, wie lange der Betriebshof am alten Standort noch betrieben werden könne.
- Nach Abgabe des Förderantrages seien die Förderbedingungen umgestellt worden. Es gebe jetzt eine Hilfestellung vom Land, die vorsehe, die Maßnahme in zwei Stufen realisieren zu können. Dies sei am jetzigen Standort Bergheimer Straße allerdings nicht möglich.
- Der Wert des frei werdenden Grundstücks müsse nicht mit dem Neubau verrechnet werden, da die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) Eigentümer des Betriebshofgeländes sei und die rnv nur Mieter.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner hebt folgende Punkte noch einmal hervor:

- Man bräuchte dringend Unterstützung bei der Förderung. Sollte das kleine Förderpaket in Höhe von 10 Millionen Euro in der ersten Stufe nicht realisiert werden können, wäre bis 2019 keine weitere Fördermöglichkeit in Sicht.
- Bei der jetzigen Planung würde nur eine Teilfläche des Ochsenkopfes einbezogen werden, sowie ein Bereich zwischen den Gleisen der Deutschen Bahn und der Oberrheinischen-Eisenbahn-Gesellschaft (OEG), welcher nicht genutzt werden würde. Ein zentraler Standort sei notwendig, um Leerkilometer und damit zusätzliche Kosten zu vermeiden.

Er verweist auf die Anträge verschiedener Fraktionen (siehe Anlage 13 bis 16 zur Drucksache 0393/2016/BV) und eröffnet die Aussprache:

Es melden sich zu Wort:  
Stadträtin Spinnler, Stadtrat Eckert

- Es wird an die intensive Planungsphase von 2013/2014 für den alten Standort Bergheimer Straße erinnert. Dieser sei nach Meinung einiger Stadträte nach wie vor die beste Möglichkeit. Andere sagen, dass der Standort Großer Ochsenkopf die beste Alternative sei, da alle anderen untersuchten Flächen schlechter geeignet seien.
- Die Vorlage enthalte keine nachvollziehbaren Vergleichszahlen zu den Kosten der beiden Standorte Bergheimer Straße und Großer Ochsenkopf. Die Planungskosten für die Bergheimer Straße seien bereits bezahlt worden. Es wurden die Synergien nicht berücksichtigt, die sich durch die Kombifahrer und die vermehrte Anschaffung von Elektrobussen ergeben würden. Des Weiteren wird in der Vorlage lediglich auf eine Sanierungsplanung in der Bergheimer Straße eingegangen. In den ursprünglichen Planungen sei man von einer Ausbau- und Neubauplanung ausgegangen.
- Am Standort Großer Ochsenkopf fehle eine Aussage zu dem Busbetriebshof, der in den Plänen überhaupt nicht vorkommen würde.
- Frau Spinnler geht auf den **Antrag** der SPD-Fraktion ein (siehe Anlage 16 zur Drucksache 0393/2016/BV). Dieser beziehe sich auch auf den Tagesordnungspunkt 2 der heutigen Sitzung, welcher abgesetzt worden sei. Die zukünftige Entwicklung des Ochsenkopfs solle im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Bergheim erarbeitet werden.
- Es sei offensichtlich, dass der Betriebshof an der Stelle nicht bleiben könne. Es sei verständlich, dass es Emotionen auslöse, eine bestehende Grünfläche zu bebauen aber dieses Gebiet sei als Gewerbefläche ausgewiesen und Heidelberg könne es sich nicht leisten, Gewerbeflächen ungenutzt zu lassen.
- Die Gesamtstädtischen Interessen müssen bei diesem Vorhaben berücksichtigt und betrachtet werden. Wer sage, dass der Standort Großer Ochsenkopf nicht geeignet sei müsse auch eine Alternative vorschlagen.
- Es wird gefragt, wie sich der Betriebshof am Standort Großer Ochsenkopf auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) auswirken würde. Die Autos müssten die Straßenbahngleise zweimal kreuzen, was gerade in den Morgen- sowie Abendstunden zu langen Staus führen könnte, sollten diese durch Straßenbahnen blockiert sein.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner und Herr in der Beek erklären nochmals die Fördermechanismen:

- Bis 2019 werde es keine Änderung der jetzigen Förderquoten geben. Die Planungen an der Bergheimer Straße würden zu einer viel schlechteren Förderquote führen, da man hier keinen Neubau in zwei Bauabschnitten umsetzen könne.
- Für das Vorhaben am Standort Großer Ochsenkopf gebe es die Aussage des Verkehrsministeriums, dass für die erste Stufe maximal 10 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden könnten. Dies seien maximal 50 Prozent der förderfähigen Kosten. Es wird nochmal deutlich gemacht, dass mit den 10 Millionen in der ersten Stufe nicht auf eine spätere höhere Förderquote verzichtet werden würde. Es sei noch nicht bekannt, wie hoch die Förderquote in einer zweiten Stufe (nach 2019) sei aber man gehe von mindestens 50 Prozent aus. Es gebe eine Initiative auf Oberbürgermeisterebene, welche die alten Förderbedingungen in Höhe von 75 Prozent zurückfordern würden.

Man könne nicht bis 2019 warten und auf eine höhere Förderung spekulieren, da nicht sicher sei, ob der Betriebshof bis dahin noch am jetzigen Standort betrieben werden könne.

Herr in der Beek und Herr Buter von der rnv gehen auf die aufgeworfenen Fragen ein:

- Durch die Umgestaltung der Haltestellen am Hauptbahnhof verbessere sich die Kreuzungssituation. Man kreuze den MIV, wenn man aus dem Betriebshof in die Bergheimer Straße fahren würde. Dies betreffe allerdings die wenigsten Linien. Die Querung hinter dem Hauptbahnhof sei unabhängig von dem Standort, da diese in beiden Fällen durchgeführt werden müsse. Hierüber gebe es im Rahmen des Mobilitätsnetzes eine verkehrstechnische Untersuchung, dass diese leistungsfähig genug sei und es nicht zu einem Konflikt zwischen Straßenbahnen und MIV kommen werde.
- An dem Betriebshof Ochsenkopf seien keine Busabstellflächen vorgesehen. Bis das Gelände an der Bergheimer Straße freigemacht werde, könne dies als Abstellfläche für die Busse genutzt werden. Man wolle die Veränderungen im Bereich E-Mobilität und den technologischen Fortschritt erst abwarten, bevor entschieden wird, wie ein Busbetriebshof aussehen könne. Diese Frage könne erst ab 2020 beantwortet werden. Es sei aber geplant bei der Buswartung Synergien mit Mannheim herzustellen, da in Heidelberg deutlich mehr Busse gewartet werden würden.

Die Aussprache wird fortgesetzt. Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Föhr, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Holschuh, Stadtrat Steinbrenner

- Es wird weder die Meinung geteilt, dass der Betriebshof umziehen müsse noch, dass er am jetzigen Standort verbleiben müsse. Die Grundlage sei bei einer solch weitreichenden Entscheidung noch nicht gegeben. Herr Föhr verweist auf den Antrag der CDU Fraktion (siehe Anlage 13 zur Drucksache 0393/2016/BV) und begrüßt den Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen (s. Anlage 15 zur Drucksache 0393/2016/BV), der das gleiche Thema aufgreifen würde.
- Viele offene Fragen seien in der vorausgegangenen Präsentation durch die rnv (siehe Anlage 11 zur Drucksache 0393/2016/BV) bereits beantwortet worden. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Abwägung unter stadt-/verkehrsplanerischer, ökologischer sowie wirtschaftlicher Sicht zeitnah beantwortet werden könne.
- Dem Antrag der SPD Fraktion (siehe Anlage 14 zur Drucksache 0393/2016/BV) könne die CDU-Fraktion nicht zustimmen. Es sei ohne eine vorherige sorgfältige Prüfung nicht möglich, einen Standort auszuschließen.
- Es wird kritisch gesehen, dass die Frage des Busbetriebshofs noch nicht beantwortet werden könne. Es wäre eine schlechte Lösung, wenn über Jahre hinweg zwei Standorte unterhalten werden müssten.
- Die Stadtverwaltung wird gebeten, dass sie die Kriterien für die einzelnen Standorte so schnell wie möglich vorlege, so dass im ersten Halbjahr 2017 eine Entscheidung getroffen werden könne.
- Während der Bauzeit müssen temporär zwei Standorte betrieben werden. Diese Kosten müssen in der Kostenaufstellung ergänzt werden.
- Es sind sich alle einig, dass der Betriebshof renoviert werden müsse. Es wird kritisch angemerkt, dass die Arbeitsplatzsituation als so dringendes Thema beschrieben wurde, dies solle allerdings erst in der zweiten Stufe angegangen werden.

- Der Betriebshof müsse aus verkehrstechnischen Gründen zentral in der Stadt liegen. Daher seien nur noch zwei Standorte in der engeren Auswahl, nämlich Großer Ochsenkopf und Bergheimer Straße.
- Bei der Finanzierung der beiden Standorte Großer Ochsenkopf und Bergheimer Straße wurden unterschiedliche Standards zu Grunde gelegt. Wenn man zum Beispiel die Mehrfachbeauftragung und die Fassadengestaltung am Standort Bergheimer Straße abziehen würde, wären die Summen durchaus miteinander vergleichbar.
- Anstatt zwei Projekte in zwei verschiedenen Förderperioden realisieren zu wollen könne man auch erst in 2019 einen Antrag stellen, um in die neue Förderperiode zu kommen. Es wird davon ausgegangen, dass es auch hier wieder eine Förderung von 50 Prozent geben werde oder, sollte sich die Initiative durchsetzen, sogar 75 Prozent. Sollte dies der Fall sein, wäre eine spätere Antragstellung sogar von Vorteil.
- Sollten die Flächen am Standort in der Bergheimer Straße nicht ausreichen, könnte perspektivisch die Fläche der alten Feuerwache in die Planungen einbezogen werden.
- Es gebe eine klare Beschlusslage für die Modernisierung sowie den Umbau des Betriebshofes am jetzigen Standort in der Bergheimer Straße aus 2014. Jetzt gebe es mittlerweile drei Vorlagen, die jeweils unterschiedliche Zahlen und Aussagen enthalten würden. Dies trage nicht zur Versachlichung der Diskussion bei. Deshalb wolle man eine unabhängige Machbarkeitsstudie der Standorte, wie in dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen gefordert. (siehe Anlage 15 zur Drucksache 0393/2016/BV).
- Es müssen Aussagen nachgereicht werden, wie die Mehrkosten für den Standort Bergheimer Straße ermittelt wurden und was die Ausgleichsmaßnahmen kosten würden. Zudem fehle die Umweltverträglichkeitsprüfung für den Standort Großer Ochsenkopf.
- Am Standort Großer Ochsenkopf könne der ÖPNV bei Störungen nur in eine Richtung aus dem Gelände fahren. Am alten Standort sei dies in zwei Richtungen möglich, was einen Vorteil darstelle.
- Es wird angemerkt, dass die Unterlagen der Stadt Heidelberg bei dem Antrag auf Förderung nicht vollständig gewesen seien, weshalb das Vorhaben nach den neuen Förderrichtlinien bewertet worden sei.
- Auf Seite 3.14 stehe, dass es eine Lärmschutzuntersuchung gebe, die im dritten Quartal 2016 abgeschlossen werden solle. Der Gemeinderat solle diese Ergebnisse zur Verfügung gestellt bekommen.
- Die Aussagen in der Vorlage auf Seite 3.3 seien unverständlich. Es wurde 2014 nicht beschlossen, dass es nur eine Sanierung geben solle, sondern eine Sanierung mit Neubau.
- Die Planungskosten der Stadt betragen im Jahr 2015 550.000 Euro. Es wird die Frage gestellt, ob die Planungskosten der rnv in öffentlicher Sitzung kommuniziert werden können. Diese müssten ebenfalls in der Kostenaufstellung aufgelistet werden.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner und Herr in der Beek gehen auf die Fragen ein:

- Die Planungskosten für den Standort Bergheimer Straße hätten circa 2,1 Millionen Euro betragen. Sollt man sich für einen anderen Standort entscheiden, wäre dieser Betrag abzuschreiben wobei bestimmte Planungsgrundlagen auch auf einen anderen Standort übertragen werden könnten.

- Die Sanierung des Betriebshofes an der Bergheimer Straße sei eine von vielen Optionen, die momentan in der Diskussion sei. Daher habe man dies unter Punkt 2.2 der Vollständigkeit halber aufgeführt. Es gilt nach wie vor die Aussage, dass eine Sanierung nicht förderfähig sei, im Gegensatz zum Ausbau. Diese Option sei auch unter Punkt 2.2 dargestellt.
- Der Unmut über die Standortfrage sei verständlich. Allerdings hätten die Förderkriterien die bestehende Planung verändert. Bei einer Sanierung im Bestand könnte die in Aussicht gestellte Fördersumme in Höhe von 10 Millionen Euro nicht abgerufen werden.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner macht deutlich, dass die rnv sich in einer zeitlich kritischen Lage befinden würde. Die in den Anträgen gestellten Arbeitsaufträge würden eine Entscheidung zu diesem Vorhaben noch einmal erheblich verzögern. Bei dem Entwicklungskonzept Bergheim handele es sich um ein erweitertes Bürgerbeteiligungskonzept, welches auch viele andere Fragestellungen im Stadtteil diskutieren würde. Zudem müsse ein entsprechendes Bürgerbeteiligungsverfahren in jedem Stadtteil durchgeführt werden, in dem ein möglicher Standort untersucht werde. Eine weitere Diskussion zu diesem Thema wäre dann nicht vor Ende 2017 möglich. Die Stadtverwaltung habe nicht die Kapazitäten einen solch umfangreichen Bürgerbeteiligungsprozess für alle Standorte durchzuführen. Es sei deutlich geworden, dass es noch Informationsbedarf gebe aber er würde es begrüßen, wenn man sich auf die machbaren Standorte beschränken könnte. Für die Standorte Großer Ochsenkopf und Bergheimer Straße müssten noch einmal parallel alle Kosten gegenübergestellt werden. Auch die Zwischenlösung während der Umbauphase müsste thematisiert werden. Aber es müsse zeitnah eine politische Aussage getroffen werden.

Stadtrat Föhr erklärt, dass er den Antrag der CDU-Fraktion (siehe Anlage 13 zur Drucksache 0393/2016/BV) zurückziehen werde.

Stadtrat Steinbrenner hält es für sinnvoll eine pragmatische Herangehensweise zu wählen. Es bestehe das Interesse, dass die beste Lösung für alle Beteiligten gefunden werde. Die jetzige Entscheidungsgrundlage sei nicht ausreichend nachvollziehbar dargestellt. Er halte den Vorschlag der CDU-Fraktion sinnvoll, der in dem von den Grünen gestellten Antrag (siehe Anlage 15 zur Drucksache 0393/2016/BV) erweitert worden sei.

Er schlägt vor, dass bis zum nächsten Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss alle zehn Standorte in einer Matrix beziehungsweise Nutzwertanalyse unter stadt-/verkehrsplanerischen, ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte noch einmal geprüft werden. Dies solle eine kurze sowie vom Aufwand her überschaubare Gegenüberstellung sein. Erst die Standorte, welche übrigbleiben, sollten einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Erster Bürgermeister Odszuck ergänzt, dass es Standorte gebe, die aufgrund der Lage sowie ihrer Größe sehr schnell durch das Raster fallen würden. Er gehe nicht davon aus, dass nach der Feststellung von K.O. Kriterien eine weitere Prüfung notwendig sei. Dies wird von den Stadträten bestätigt.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner schlägt folgendes Vorgehen vor:

1. Bis zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 1. Februar wird eine grobe Matrix erstellt mit den genannten Punkten. Er hält fest, dass es in diesem Stadium keine Diskussion in den Bezirksbeiräten oder Stadtteilen geben solle, da sonst der Zeitplan nicht aufrechterhalten werden könne.
2. Parallel solle die rnv die weitergehenden Untersuchungen für die Standorte Großer Ochsenkopf sowie Bergheimer Straße durchführen.

Die Stadträte sind mit dem ersten Punkt einverstanden sprechen sich allerdings mehrheitlich gegen den zweiten Punkt aus. Es sollen noch keine tiefergehenden Prüfungen parallel beauftragt werden. Stadtrat Rothfuß merkt an, dass für die vertiefende Untersuchung ein unabhängiger Gutachter beauftragt werden solle.

Herr in der Beek macht noch einmal deutlich, dass für die laufende Förderperiode die Maßnahme bis 2019 abgerechnet sein müsse.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner bittet um Vorschläge, welcher unabhängige Gutachter beauftragt werden solle. Stadtrat Föhr möchte wissen, wie viel die zusätzlichen Gutachten kosten werden. Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner sagt zu, dass bis zur nächsten Sitzung ein Kostenvoranschlag vorgelegt werde.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner unterbreitet für den zweiten Punkt einen alternativen Vorschlag. Dieser sieht vor, dass parallel ein Gutachter gesucht werde, der die vertiefende Untersuchung der noch verbliebenen Standorte durchführen solle. Dem Ausschuss solle ein Kostenvoranschlag sowie die Entscheidung über den Gutachter vorgelegt werden. Er bemerkt, dass die Parteien einen Gutachter vorschlagen können. Die Stadt behalte sich eine Unabhängigkeitsprüfung vor.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner fragt nach, ob mit diesem Vorschlag der Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen (siehe Anlage 15 zur Drucksache 0393/2016/BV) soweit konkretisiert sei, dass darüber abgestimmt werden könne. Die Mehrheit der Gemeinderäte ist mit dem Vorgehen einverstanden.

Die SPD-Fraktion zieht ihren Antrag (siehe Anlage 14 zur Drucksache 0393/2016/BV) zurück.

Stadtrat Geiger gibt zu bedenken, dass man sich erst über ein Entwicklungskonzept in Bergheim hätte unterhalten müssen, um anschließend zu prüfen, wo der Betriebshof eingebettet werden könne. Nach dieser Beschlusslage sei es seiner Meinung nach sehr unwahrscheinlich, dass die Variante mit den in Aussicht gestellten 10 Millionen Euro Förderung realisiert werden könne. Deshalb brauche man nächstes Jahr noch keine Entscheidung treffen, sondern erst 2019. Stadtrat Rothfuß merkt an, dass man sich nicht nur von den Förderrichtlinien leiten lassen dürfe. Bis zur nächsten Förderperiode könne es wieder Änderungen geben.

Da es keine weiteren Anmerkungen mehr gibt, lässt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner über den Vorschlag zum weiteren Vorgehen abstimmen:

Bis zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 1. Februar werden die bisherigen neun Standorte plus Airfield in einer groben Matrix gegenübergestellt. Es wird in dieser Phase keine gesonderte Diskussion oder Beteiligung in den Bezirksbeiräten sowie den Stadtteilen erfolgen.

Die verbleibenden Standorte werden einer vertieften Prüfung unterzogen, welche insbesondere die stadt-/ verkehrsplanerischen, ökologischen sowie wirtschaftlichen Gesichtspunkte berücksichtigt. Hierfür soll ein unabhängiger Gutachter beauftragt werden.

Die Stadt Heidelberg wird dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 1. Februar einen Kostenvoranschlag vorlegen.

**Ergebnis: mehrheitlich beschlossen mit 14:01:02**

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner gibt zu bedenken, dass mit dem Gutachter geklärt werden müsse, ob eine vertiefte Prüfung so schnell machbar sei, dass die Endabrechnung für die aktuelle Förderperiode noch erreicht werden könne. Er macht deutlich, dass er dies bezweifle und gegebenenfalls müsse er sich überlegen, ob er die städtischen Mittel für dieses Vorhaben überhaupt freigeben könne.

gezeichnet  
Prof. Dr. Eckart Würzner  
Oberbürgermeister

**Ergebnis: vertagt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung**  
*Ja 14 Nein 01 Enthaltung 02*

## **Begründung:**

### **1. Allgemeines**

Mit Vorlage 0147/2016/BV war beabsichtigt, nach Behandlung im Bezirksbeirat Wieblingen / Bergheim die Beschlussfolge Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (12.10.2016), Haupt- und Finanzausschuss (19.10.2016) und Gemeinderat (27.10.2016) herbei zu führen.

Vor Eintritt in die Tagesordnung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 12.10.2016 wurde die Vorlage abgesetzt.

Dies wurde notwendig, um verschiedene Teilaspekte, die in der zwischenzeitlichen Behandlung aufgeworfen wurden, vertiefend zu prüfen und ergänzend zu konkretisieren.

In der nun überarbeiteten Vorlage wurden die Inhalte der ursprünglichen Vorlage 0147/2016/BV unverändert ab Nr. 5 samt Anlagen übernommen und Eingangs um detailliertere Aspekte ergänzt, die zu einer Versachlichung der Behandlung führen sollen.

Dabei findet insbesondere eine Vergleichbarkeit des Altstandortes und des geplanten Standortes Großer Ochsenkopf hinsichtlich der finanziellen und technischen Aspekte statt. Darüber hinaus wurde die planerische Ausgangslage in Bezug auf die bisherigen Nutzungsmöglichkeiten näher beschrieben.

### **2. Verkehrliche Informationen der rnv GmbH**

#### **2.1. Der Betriebshof Heidelberg und eine mögliche Förderung durch das LGVFG des Landes Baden-Württemberg**

Seit mehreren Jahrzehnten ist für das Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg der Neubau eines Betriebshofes angemeldet. Nach den ursprünglichen Planungen im Pfaffengrund wurde aufgrund höherer Wirtschaftlichkeit (insbesondere bedingt durch die zentrale Lage) ein Aus- und Neubau am vorhandenen Standort Bergheimer Str. durch die rnv favorisiert und am 30. April 2013 ein entsprechender Förderantrag im Ministerium überreicht. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 44,3 Mio. €, wovon vorbehaltlich der Prüfung 38,8 Mio. € zuwendungsfähig gewesen wären. Entsprechend dem damals geltenden Fördersatzes wurde eine Förderung in Höhe von bis 75% der zuwendungsfähigen Kosten beantragt.

Nach Bekanntgabe der LGVFG-Novellierung im Oktober 2013 und der sofortigen Absenkung des Fördersatzes auf 50% für neue Vorhaben, haben rnv und Stadt Heidelberg erhebliche Anstrengungen unternommen, um den Kriterien der o.g. Übergangsregelung oder der Härtefallregelung bis zum 30. März 2014 zu entsprechen (siehe Chronologie in Anlage 01 sowie Allgemeine Grundsätze und Aktuelles zur Förderung von Maßnahmen nach dem LGVFG durch das Land Baden-Württemberg Anlage 02).

Mit Schreiben vom 18. März 2015 informierte Ministerialdirektor Dr. Uwe Lahl den Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg, dass aus Sicht des Landes weder die Übergangsregelung noch die Härtefallregelung zur Anwendung kommen könne. Hier komme hinzu, dass bis 2019 nur noch begrenzt Mittel zur Verfügung stehen. Allerdings wurde in dem Schreiben angekündigt, dass Vertreter des Ministeriums gemeinsam in einem Termin mit der rnv Ende März 2015 Lösungsmöglichkeiten zur Finanzierung erörtern werden.

In diesem Gespräch wurde gegenüber der Geschäftsführung der rnv deutlich gemacht, dass bis Ende 2019 das Land maximal 10 Mio. € für die geplanten Betriebshofprojekte der rnv in Heidelberg und Mannheim zusammen bereitstellen könne.

**Damit ist der bislang geplante Aus- und Neubau des Betriebshofes an der Bergheimer Str. für die rnv nicht finanzierbar.**

Auf der Suche nach Lösungen, die den genannten Rahmenbedingungen des Landes einerseits und dem schlechten Zustand des Heidelberger Betriebshofes andererseits Rechnung tragen, haben die Vertreter des Ministeriums der rnv empfohlen, **einen abschnittswisen Bau zu untersuchen.**

Bei einer abschnittswisen Realisierung stünde der bestehende Standort Bergheimer Str. über viele Jahre gar nicht zur Verfügung, was erhebliche Risiken hinsichtlich der Betriebserschwerungskosten und der Aufrechterhaltung des Heidelberg ÖPNV bedeuten würde. **Damit musste ein neuer Standort gesucht werden, der möglichst nahe am bestehenden Betriebshof liegt, um in der Übergangszeit, wenn beide Teile (alt und neu) in Betrieb sind, die Wege zwischen den Betriebshofteilen gering zu halten.** Dies ist mit der nun vorliegenden Planung „Großer Ochsenkopf“ möglich.

Am 26. Juni 2015 erfolgte daher die Anmeldung im ÖPNV-Landesprogramm 2015 – 2019 für den „Neubau eines Betriebshofes Großen Ochsenkopf“. Diese Anmeldung beinhaltet ein 2-stufiges Konzept für den Neubau des Betriebshofes.

In wiederholten Gesprächen der rnv-Geschäftsführung mit dem Ministerium für Verkehr – zuletzt am 9. September 2016 mit Ministerialrat Hickmann – wurde bestätigt, dass das Verkehrsministerium zu der Stufenlösung und der damit verbundenen Finanzierung (unter Vereinbarkeit der Förderregularien sowie Haushaltsvorgaben) einer ersten Stufe mit bis zu 10 Mio. € für den „Betriebshof Großer Ochsenkopf“ steht. Wenn es für die Zeit nach 2019 eine LGVFG-Nachfolgeregelung gibt, wird das Ministerium auch die Realisierung der 2. Stufe fördern. Bei einer Beibehaltung der aktuell gültigen Förderregularien, die nach heutigem Kenntnisstand vorzusetzen sind, wären auch dafür bis zu 50% der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig.

Nach einem vollständigen Umzug des Betriebshofes kann die Fläche an der Bergheimer Str. anderweitig genutzt werden. Nach Auskunft aus dem Ministerium für Verkehr müssen in diesem Fall ggf. mögliche Verkaufserlöse bei einer möglichen späteren Veräußerung des HSB-Geländes an der Bergheimer Str. bei den Zuschusszahlungen des Landes für den neuen Betriebshof „Großer Ochsenkopf“ nicht gegengerechnet werden.

Insgesamt ergibt sich daraus, dass optimale Finanzierungsvoraussetzungen derzeit nur mit der Variante „Großer Ochsenkopf“ bestehen. Weitere Verzögerungen bei der Beschlussfassung und dadurch dann beim Baurecht könnten dazu führen, dass die für Heidelberg avisierten 10 Mio. € in andere Regionen fließen und damit das latente Risiko einer teilweisen Stilllegung des bestehenden Betriebshofes mit spürbaren Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV in Heidelberg bestünde.

## 2.2. Machbarkeit am Standort Bergheimer Straße

### Ausbau des bestehenden Betriebshofes an der Bergheimer Straße

Für den **Ausbau** des bestehenden Betriebshofes an der Bergheimer Straße war vorgesehen, dass auf dem Gelände große Teile des heutigen Betriebshofes durch Neubauten ersetzt und die Gleisanlagen umgestaltet werden.

Im Detail sollten eine große Abstellhalle für Straßenbahnen und Busse, ein Werkstattgebäude mit Verwaltungsräumen, u.a. für Betriebsrat und den Fahrbetrieb, eine Straßenbahnwerkstatt, eine Buswerkstatt, eine überdachte Tankanlage, eine Halle zur Besandung (nur Straßenbahn) und zum Waschen (Straßenbahn und Bus) und die dazugehörigen Gleisanlagen, Energieversorgungseinrichtungen und technische Ausrüstung neu erstellt werden. Hierzu wurde auch der bisher als Parkraum und für Zwischenvermietungen genutzte Streifen entlang der Emil-Maier-Straße mit einbezogen.

Das Areal sollte, soweit dies für den Lärmschutz erforderlich ist, eingehaust werden, um die Anforderungen an Lärm- und Brandschutz zu erfüllen sowie eine Senkung des Energieverbrauchs zu erreichen. Durch eine ansprechende Gestaltung der Fassade sollte darüber hinaus sichergestellt werden, dass sich der Bau in das Stadtbild integriert.

Eine Bezuschussung durch das Land Baden-Württemberg würde erfolgen; die zur Verfügung stehenden Mittel bedingen eine Umsetzung in Teilbauabschnitten, welche aufgrund betrieblicher Voraussetzungen nicht möglich ist (Gewährleistung des ÖPNV in Heidelberg)!

### Sanierung des bestehenden Betriebshofes an der Bergheimer Straße

Die **Sanierung** des bestehenden Betriebshofes an der Bergheimer Straße beinhaltet die konstruktive Erneuerung und energetische Ertüchtigung der baulichen Anlagen sowie die Erneuerung der Gleiskörper. Eine Fortführung des Betriebes wäre für ca. 50 Jahre gesichert. Die Studie wurde bereits im Jahr 2010 erstellt und bedarf einer neuer Bewertung.

Voraussichtliche Gesamtkosten: ca. 37,0 Mio. € (netto, inkl. Baunebenkosten)

Die Studie bezieht sich auf den Vergleich eines Betriebshof-Neubaus an einem anderen Standort mit der Komplettisanierung der bestehenden Anlagen an der Bergheimer Straße. Bei der Bewertung der Sanierung sind keine Maßnahmen bezüglich der Ergebnisse einer schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt, welche die generelle Sanierung aufgrund der derzeitigen Benutzung dieser Situation infrage stellen.

Darüber hinaus bewirkt eine mögliche Sanierung **keine Verbesserung der mangelhaften Betriebsabläufe** sowie Abstellkapazitäten der Straßenbahnen.

Das Grundkonzept für die Sanierung des Betriebshofes entspricht einer Studie von 2008. Wir schätzen daher eine Erhöhung um ca. 25 – 30% auf Basis der genannten Kosten, d.h. auf ca. 46 – 48 Mio. €.

Eine Bezuschussung durch das Land Baden-Württemberg erfolgt **nicht**.

### 2.3. Vergleich der Investitions- und Betriebserschwerungskosten

#### „Betriebshof am Großen Ochsenkopf“

Die aktuellen Investitionskosten für den Betriebshof am „Großen Ochsenkopf“, welche auf Basis der aktuellen Machbarkeitsstufe erstellt wurden, betragen ca. 51,1 Mio. € Gesamtkosten inkl. Planung. Diese Kosten beinhalten die notwendige Verlegung der Gleistrasse sowie der zwei Haltestellen „Gneisenaustraße“ und „Berufsschule“.

Der Bau soll in 2 Bauabschnitten erfolgen. Der erste Bauabschnitt (ca. 33,1 Mio. €, ca. 11,8 Mio. € Förderung) beinhaltet die Verlegung der Gleise und der Haltestellen und den Bau einer Abstellanlage. Im zweiten Bauabschnitt (ca. 18 Mio. €, ca. 7 Mio. € Förderung) soll die Straßenbahnwerkstatt und Fahrfertigmachung ergänzt werden.

Die Teilung in zwei Bauabschnitte und die dadurch längere Bauzeit verursacht Kosten in Höhe von ca. 3,9 Mio. €.

Nach Abschluss des ersten Bauabschnittes können die Bahnen am „Großen Ochsenkopf“ abgestellt werden. Da die Fahrfertigmachung und die Werkstatt zunächst in der „Bergheimer Straße“ verbleiben (Stufe 1), bedarf es in der Übergangszeit bis zur Realisierung der zweiten Stufe eines etwas höheren betrieblichen Aufwandes zum Aus- bzw. Einrücken zwischen dem altem Betriebshof und der neuen Abstellung.

Nach Fertigstellung auch der Werkstatt am „Großen Ochsenkopf“ entfällt dieser Aufwand wieder.

Da am „Großen Ochsenkopf“ die Busse nicht mit abgestellt werden, entfallen langfristig u.U. heutige Synergien zwischen den beiden Betriebsbereichen Bahn/Bus. Dies wird abhängig von der Lage des künftigen Abstellplatzes der Busse sein. Gleichzeitig ergeben sich aber **neue Synergien durch die Konzentration der Instandhaltung der Busse in Mannheim**. Bisher blieben die Synergien durch eine gemeinsame Werkstatt bspw. ungenutzt. Personal- und Sachkosten (Gebäudeinstandhaltung, Werkstattinfrastruktur etc.) könnten durch eine gemeinsame Einrichtung effizienter eingesetzt werden.

Um Leer-km zu vermeiden, werden die dazu notwendigen Überführungsfahrten in den bestehenden Linienverkehr weitestgehend integriert. Weiterhin ist in den nächsten 10-15 Jahren mit erheblichen Veränderungen bei der Antriebstechnologie im Busbereich (E-Bus, Brennstoffzelle) zu rechnen und damit auch in Bezug auf die Anforderungen zum Abstellen und der Instandhaltung. Die Konzentration der Instandhaltung der Busse in Mannheim ist damit ein Bestandteil der Zukunftsstrategie der rnv. Im Lenkungskreis E-Bus des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und den zugehörigen Arbeitsteams tauschen sich die Verkehrsunternehmen bundesweit aus und die rnv nimmt teil an der Erarbeitung künftiger Standards.

#### „Betriebshof Bergheimer Straße“

Die Kosten für den Neubau des Betriebshofes in der „Bergheimer Straße“ werden aktuell auf 51,6 Mio. € (dynamisiert) geschätzt. Diese Kostenschätzung basiert auf der abgeschlossenen Entwurfsplanung aus 2014. Hinzu kommen noch ca. 4,0 Mio. € für die städtebauliche Aufwertung der Fassaden sowie weitere 8,6 bzw. 16,1 Mio. € für Elemente aus dem durchgeführten Ideenwettbewerb. Wesentliche Inhalte aus dem Ideenwettbewerb waren die Begrünung und die Nutzung des Daches durch die Öffentlichkeit.

Welche Variante des Ideenwettbewerb zum Einsatz kommen sollte war zum Abbruch der Planungen noch nicht entschieden. Bei den genannten Kosten handelt es sich um nicht förderfähige Kosten.

Weitere Gründe für die Preissteigerungen sind:

- Wiederholung von Planungsleistungen aufgrund Verschiebung des Verwaltungs- und Werkstattgebäudes
- Gestaltung einer öffentlichen Kantine
- Anpassung der Gutachten
- Baupreissteigerung 2% p.a.
- Bus - Abstellung in Halle

(Detaillierte Berechnungen siehe Anlage 03)

#### Kostenbetrachtung beider Maßnahmen

Anbei ein vereinfachter Kostenvergleich der Investitionen für die Maßnahmen „Großer Ochsenkopf“ und „Bergheimer Straße“, unter Berücksichtigung der Betriebserschwernde während und nach der jeweiligen Bauphase.

Folgende Annahmen wurden getroffen:

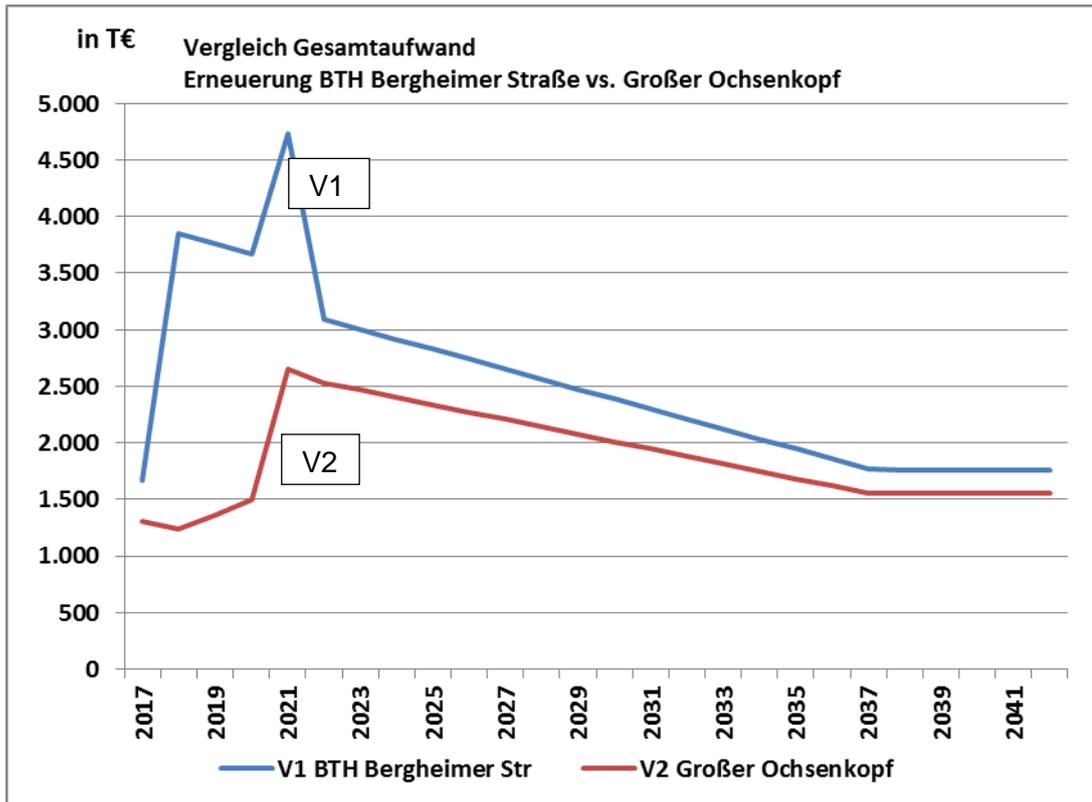
- Gleichzeitiger Baubeginn in 2018 (Planung in 2017)
- Finanzierungsbeginn ab 2017
- Abschreibung 5% p.a. - Beginn nach gesamter Fertigstellung
- Zins 4% - Tilgungszeitraum 20 Jahre ohne Restwert
- Betrachtung auf Jahresscheiben
- Durchschnittliche kaufm. Nutzungsdauer 25 Jahre über alle Gewerke
- Sämtliche Betriebserschwernde sind als Aufwand dargestellt

Berücksichtigt wurden lediglich die in den obigen Tabellen aufgeführten Investitionen und Betriebserschwernde.

Nicht berücksichtigt sind:

- Linienbündelverrechnung der OEG Maßnahme (Haltestellen)
- Betriebskosten der Standorte
- Personalkosten

Die nachfolgende Darstellung zeigt den Aufwand pro Jahr, je Variante:



Nach Betrachtung der betrieblichen Situation sowie des Vergleichs der Investitionen und Betriebskosten beider Alternativen empfehlen wir die Umsetzung der Maßnahme „Betriebshof am Großen Ochsenkopf“. Das Verkehrsministerium hat der Stufenlösung zugestimmt und der damit verbundenen Finanzierung einer ersten Stufe mit bis zu 10 Mio. € für den „Betriebshof am Großen Ochsenkopf“ bestätigt. Weitere 1,8 Mio. € werden für den Neubau der beiden Haltestellen erwartet.

Wenn es für die Zeit nach 2019 eine LGVFG-Nachfolgeregelung gibt, wird das Ministerium auch die Realisierung der zweiten Stufe fördern.

### **3. Stadtplanerische Informationen (siehe hierzu auch ergänzend Nr. 7 und 8)**

#### **3.1. Heutiges Betriebsgelände an der Bergheimer Straße**

Im Vergleich der beiden Standorte wird deutlich, dass auf dem Großen Ochsenkopf weit weniger Wohnraum durch die direkte räumliche Nähe zum Betriebshof belastet würde als in der heutigen Lage. Die Lärmbelastungen durch die schienengebundenen Verkehrsträger von Nah- und Fernverkehr würden auf dem Gelände Großer Ochsenkopf gebündelt.

Mit der Verlagerung des Betriebshofs auf den Großen Ochsenkopf entsteht die Chance, die Flächen des heutigen Betriebshofs für die Stadtentwicklung zu nutzen. Die Flächen liegen nicht nur zentral in räumlicher Nähe zum Hauptbahnhof und zwischen dem Campus im Neuenheimer Feld und der Bahnstadt, sondern in einem Umfeld, welches sich in den letzten Jahren dynamisch entwickelt hat. Die räumliche Nähe zum bereits etablierten Kreativwirtschaftszentrum in der ehemaligen Feuerwache und dem von einer urbanen Nutzungsmischung geprägten Landfriedgelände ist für die weitere Entwicklung signifikant. Der teilweise historische Gebäudebestand ist ein Alleinstellungsmerkmal, welches einen hohen Wiedererkennungswert mit sich bringt. Die Flächen bergen Potentiale für eine urbane Stadtentwicklung von denen das Zentrum Heidelbergs profitieren könnte.

### **3.2. Betrachtungsbereich auf dem Großen Ochsenkopf:**

Der Betrachtungsbereich auf dem Großen Ochsenkopf hat eine Gesamtfläche circa 58.000 Quadratmetern (siehe Anlage 04). Die Fläche nördlich des schwarzen Weges ist davon insgesamt ca. 14.000 m<sup>2</sup> groß, allerdings befinden sich fast 3.000 m<sup>2</sup> der Fläche im Böschungsbereich der B 37 und eine Gartenparzelle im Privatbesitz.

Ein Großteil der Flächen des Großen Ochsenkopfes, der früher von der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) als Frachtbahnhof genutzt wurde, liegt seit vielen Jahren brach. Lediglich zwei Durchfahrtsgleise am Südrand dienen dem Personennahverkehr von Heidelberg nach Mannheim. Die Fläche ist von zwei Fuß- und Radwegen durchzogen und fast vollständig bewachsen.

Im östlichen Bereich stehen einige ältere Bestandsgebäude.

#### Schulstandort:

Am westlichen Rand liegt die Heidelberg International School (HIS). Dem Eigentümer gehören zwei Parzellen mit rund 4000 m<sup>2</sup> Fläche. Auf der nördlichen Parzelle liegt ein öffentliches Wegerecht für den bestehenden Fuß- und Radweg. Auf der südlichen Parzelle befinden sich die Schulgebäude. Dem Eigentümer wurde im Rahmen des Kaufvertrags zugesichert, eine Erweiterungsfläche von 5000 m<sup>2</sup> erwerben zu können. Heute nutzt die HIS zusätzlich ca. 420 m<sup>2</sup> der Fläche als Stellplatz, ca. 1000 m<sup>2</sup> als Schulpausenfläche und auf einer ca. 750 m<sup>2</sup> großen Fläche wurde ein Ballsportfeld eingerichtet.

### **3.3. Flächennutzungsplan**

Im Flächennutzungsplan 2015-2020 des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim ist der Große Ochsenkopf als Fläche für Gewerbe dargestellt.

### **3.4. Rahmenplan (siehe Anlage 05)**

Der Rahmenplan von 2006 (Drucksache 0018/2006/BV) zeigt die damals anvisierte räumliche Entwicklung für den gesamten Großen Ochsenkopf auf. Ziel der Planung war im Betrachtungsbereich die Schulentwicklung im westlichen Bereich und eine gewerbliche Entwicklung im östlichen Bereich. Die Erschließung erfolgt über eine kurze Stichstraße in Verlängerung der Blücherstraße. Der heutige Schwarze Weg wurde an den nördlichen Rand der OEG Trasse verlegt um die öffentlichen Grünflächen zu erschließen.

Mit der Nutzung des Großen Ochsenkopfes für den Betriebshof sind die städtebaulichen Ziele des Rahmenplanes weiterzuentwickeln. Unter anderem liegen im Rahmenplan die öffentlichen Grünflächen noch etwas isoliert im Bereich zwischen den südlichen Gleisen der OEG und der Deutschen Bahn. Die Planer der Machbarkeitsuntersuchung der RNV haben durch die Verlagerung der Gleise die Flächennutzbarkeit optimiert. Die öffentlichen Grünflächen würden mit der vorliegenden Planung nicht mehr in südlicher, sondern in nördlicher Lage vorgesehen.

### **3.5. Bebauungsplan**

Wenn die Entwicklung, wie im Rahmenplan dargestellt, für den gesamten Bereich erfolgen soll, ist ein Bebauungsplanverfahren notwendig, um ein entsprechendes Planungsrecht zu erhalten. Die Entscheidung ob, wie und welcher Bebauungsplan aufgestellt und zur Rechtsgültigkeit gebracht wird, liegt in der kommunalen Planungshoheit und wird durch den Gemeinderat entschieden und beschlossen. Der Bebauungsplan ist laut § 8 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Insbesondere für die Schulerweiterung im westlichen Bereich würde eine Änderung des Flächennutzungsplans – gegebenenfalls im Parallelverfahren – notwendig.

### **3.6. § 34 BauGB - Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile**

Im westlichen und östlichen Randbereich der Freifläche auf dem Gelände Großer Ochsenkopf gibt es bereits einige Bestandsgebäude, die durch neue Gebäude nach § 34 BauGB („Bauen im Bestand“) ergänzt werden könnten. Für größere Bauvorhaben wäre wie oben geschildert ein Bebauungsplanverfahren notwendig.

### **3.7. Planfeststellungsverfahren**

Für die Entwicklung eines Betriebshofes auf dem Gelände ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Seitens des Landes Baden-Württemberg wird das Verfahren wie folgt beschrieben:

„Das Planfeststellungsverfahren ist das Genehmigungsverfahren für Infrastrukturvorhaben, die eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Interessen berühren. Es ist u.a. vorgeschrieben für den Bau und die Änderung von Straßen (z. B. Autobahnen), Schienenwegen (Eisenbahnen und Straßenbahnen), Flughäfen, bestimmten Leitungen und Seilbahnen. Im Verfahren und in der abschließenden Entscheidung, dem Planfeststellungsbeschluss, findet eine umfassende Abwägung aller Belange mit den für das Vorhaben sprechenden Argumenten statt. Ziel des Verfahrens ist es, alle Interessen möglichst "unter einen Hut" zu bringen.

Ein wichtiges Merkmal der Planfeststellung ist die sogenannte Konzentrationswirkung. Das bedeutet, dass der Planfeststellungsbeschluss alle anderen notwendigen Einzelgenehmigungen (z. B. wasserrechtliche Genehmigungen, naturschutzrechtliche Befreiungen) ersetzt. Dies wiederum erfordert die frühzeitige und umfassende Beteiligung sowohl aller Träger öffentlicher Belange (Fachbehörden, Gemeinden usw.), deren Aufgabenbereiche von dem Projekt berührt sind, als auch von Verbänden und sonstigen Stellen, die ihren Sachverstand und ihre Forderungen auf diesem Weg ins Verfahren einbringen können.“

Quelle: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Bauen/Seiten/Planfeststellung.aspx>,  
24.10.2016

### **3.8. Ausgleichsflächen**

Vor Errichtung des Betriebshofes sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens unter anderem Ausgleichsflächen für die Versiegelung der Flächen zu untersuchen. Angedacht ist, diese auch vor Ort ausgleichen, so dass die vorgesehenen Grünflächen qualitativ aufgewertet werden.

## **4. Grundstücksangelegenheiten**

Im Falle einer gewerblichen Nutzungsmöglichkeit der betroffenen Flächen ist von einem Verkehrswert von 210 €/m<sup>2</sup> zzgl. Erschließungskosten auszugehen. Das benötigte Betriebshofgelände soll im Eigentum der Stadt verbleiben und der rnv ein entsprechendes Nutzungsrecht gegen Entgelt eingeräumt werden (weitere Informationen hinsichtlich Tausch und Erwerbsnotwendigkeit siehe 7.4).

## **5. Anträge**

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Standortevaluation und die Grundlagen der Standortsuche (Lage, Wirtschaftlichkeit, Anbindung an das Schienennetz etc.) erläutert. Ebenso wird auf die Anträge 0045/2016/AN (Antrag aus dem Bezirksbeirat mit den Fragen zu Kriterien der Standortsuche, Status Quo der Planungen, Vermessungsarbeiten im Bereich Großer Ochsenkopf, Zeithorizont der Planung, Finanzierung) und 0050/2016/AN (Antrag Bündnis 90/ Die Grünen mit dem Auftrag das Areal Neuer Messplatz in Kirchheim als Alternativstandort zu prüfen) eingegangen.

## **6. Ausgangslage für die Betriebshofverlagerung**

### **6.1. Sanierungsnotwendigkeit und Standortsuche**

Der Betriebshof Bergheimer Straße ist sanierungsbedürftig. Er entspricht unter Immissionsschutz-, Brandschutz- und Arbeitsschutzgründen nicht den heutigen Anforderungen. Die Abstellkapazitäten des Betriebshofes reichen nicht aus. Wegen der fehlenden Umfahrungsmöglichkeiten entsteht ein hoher Rangieraufwand, der keinen wirtschaftlichen Betrieb zulässt. Die rnv hat auf dem heutigen Betriebsgelände eine Planung entwickelt, die den Anforderungen an einen wirtschaftlichen Betrieb entsprechen würde.

Da das Land Baden-Württemberg eine Bezuschussung nur für eine Realisierung in mindestens zwei Bauabschnitten ermöglichen konnte, konnte die Planung am jetzigen Standort nicht realisiert werden. Daher wurde ein Standort gesucht, der zentral im Straßenbahnnetz liegt und auf dem eine stufenweise Realisierung möglich ist.

Mit der Informationsvorlage „rnv GmbH – Verlagerung des HSB Betriebshof auf einen Teilbereich des Großer Ochsenkopf“ (Drucksache 0004/2016/IV) wurden der Haupt- und Finanzausschuss sowie der Gemeinderat über den Zwischenstand der geplanten Verlagerung des Betriebshofes nichtöffentlich informiert.

Die rnv führte für die Verlagerung ihres Betriebshofs eine Standortuntersuchung durch. Darüber hinaus wurde der Antrag (0050/2016/AN) gestellt, dass die Verwaltung eigenständig eine mögliche Verlagerung des rnv Betriebshofs auf den Messplatz am Kirchheimer Weg durchführt.

Die Kriterien bei der Standortsuche waren, dass die Fläche ausreichend dimensioniert ist und die Anbindung an das bestehende Schienennetz in möglichst zentraler Lage (um Leerkilometer zu vermeiden) gegeben ist. Ebenso wichtig war, dass auf der Fläche ein abschnittsweises Bauen möglich ist, da dies Voraussetzung für eine Förderung des Projekts durch das Land Baden-Württemberg ist.

Die Ergebnisse der Untersuchungen der rnv und der Stadt Heidelberg sind in den Anlagen 09 und 10 dargestellt.

## **6.2. Machbarkeitsuntersuchung**

*(Siehe Anlagen 07 und 08 „Machbarkeitsuntersuchung rnv Grundriss Variante 27“ und „Machbarkeitsuntersuchung rnv Schnitt Variante 27“)*

Als Ergebnis der Standortevaluation wurde von der rnv festgehalten, dass lediglich die Fläche im südlichen Bereich des Geländes Großer Ochsenkopf längs des Deutsche Bahn (DB)-Geländes für die Betriebshofverlagerung in Heidelberg geeignet sei.

In der folgenden Machbarkeitsuntersuchung wurden für das Gelände Großer Ochsenkopf diverse Varianten auf ihre technische und wirtschaftliche Umsetzbarkeit geprüft. Durch die Trassenverlagerung der MVV Verkehr GmbH ehemals Oberrheinische Eisenbahngesellschaft (OEG) nach Süden an das Gelände der Deutschen Bahn kann die nutzbare Fläche optimiert werden.

Die technische Machbarkeitsuntersuchung der rnv hat ergeben, dass der mögliche zukünftige Straßenbahnbetriebshof auf einem Streifen zwischen der Haltestelle „Gneisenaustraße“ im Osten, der Haltestelle „Berufsschule“ im Westen, dem Grundeigentum der Deutschen Bahn entlang der DB - Strecke Heidelberg - Mannheim im Süden und dem Schwarzen Weg im Norden auf dem Gelände Großer Ochsenkopf platziert werden kann. Der Neubau des Betriebshofs würde eine Fläche von circa 24.000 m<sup>2</sup> in Anspruch nehmen. Dies entspricht in etwa der Fläche des bestehenden Betriebshofs an der Bergheimer Straße.

Die Lage des Betriebshofs am Gelände Großer Ochsenkopf wurde in drei verschiedenen Höhenniveaus und mit unterschiedlichen Betriebsvarianten geprüft. Die mittlere Höhenlage zwischen dem Gleisbett der Deutschen Bahn in Tieflage und der Wiese auf dem Ochsenkopf bietet sich als beste Lösung an. Die Machbarkeitsuntersuchung hat ergeben, dass die Ein- und Ausfahrten für Bahnen von West aus Richtung Edingen und von Osten aus Richtung Heidelberg notwendig sind. Nördlich an die neue OEG Trasse schließt die Abstellhalle an, in der 29 lange und 12 kurze Straßenbahnen abgestellt werden können. Nördlich vorgelagert sind Flächen für die Waschanlage, Besandung und die Werkstätten mit Kapazitäten für vier Bahnen angeordnet. Weiter sind Parkplätze, Rangierflächen, Lagerflächen und Räume für den Betriebsdienst notwendig. Die Werkszufahrt mit Personenkraftwagen (PKW) und Lastkraftwagen (LKW) erfolgt aus Richtung Blücherstraße, in deren Verlängerung eine Rampe zum Betriebsgelände führt.

### **6.3. Kosten der rnv**

Nach Auskunft der rnv belaufen sich die bisherigen Planungskosten für die Variantenstudien zur Verlagerung des Betriebshofes auf circa 80.000 Euro.

Eine mögliche Förderung der Baumaßnahme in Abschnitten wurde in Aussicht gestellt. Für einen ersten Abschnitt wurde eine Zuwendung in Höhe von 10 Millionen Euro in Aussicht gestellt. Für den zweiten Bauabschnitt wird aktuell mit einem Förderbetrag von rund 7 Millionen Euro gerechnet. Für die Verlegung der Gleistrasse sowie der beiden Haltestellen wird aktuell von Gesamtkosten in Höhe von circa 4,8 Millionen Euro ausgegangen. Die Kostenvorabschätzung für den ersten Bauabschnitt des Betriebshofes beträgt 28,3 Millionen Euro, für den zweiten Bauabschnitt 18,0 Millionen Euro. Die Mehrkosten im Vergleich zu den Planungen in der Bergheimer Straße aus dem Jahr 2013 ergeben sich aus den Baupreissteigerungen sowie dem erhöhten Aufwand durch den Bau in zwei Abschnitten. Die mittlere Höhenlage zwischen heutigem Wiesenniveau und Tieflage der DB Gleistrasse führt zu umfangreichen Erdarbeiten und zusätzlichen Aufwendungen für Stützwände.

Aufgrund noch nicht vorliegender umweltrechtlicher Gutachten und einer noch nicht mit allen Beteiligten abgestimmten Planung können die Kosten im Rahmen des weiteren Verfahrens noch stark variieren.

## **7. Entwicklungsvoraussetzungen**

*(Siehe Anlage 06 „Räumliche Einbindung Großer Ochsenkopf“)*

### **7.1. Städtebauliche Lage und Erreichbarkeit**

Ein Großteil der Flächen des Großer Ochsenkopf zwischen den Stadtteilen Wieblingen und Bergheim liegt seit vielen Jahren brach. Früher wurde die Fläche von der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) als Frachtbahnhof genutzt. In nördlicher Richtung ist das Gelände Großer Ochsenkopf vom Autobahnausläufer Bundesstraße 37 begrenzt. Im Süden liegen die Gleise der OEG Trasse, die dem Personennahverkehr von Heidelberg nach Mannheim dienen. Hier befinden sich auch einige Lagerflächen. Somit ist der westliche Stadteingang heute durch die Tieflage der Verkehrswege und die Brachfläche zwischen den beiden Verkehrssträngen geprägt. Das Gelände Großer Ochsenkopf ist in unmittelbarer Lage an der B 37 gut an das überörtliche Straßennetz angebunden. Das Gebiet ist durch die OEG und die beiden vorhandenen Haltestellen sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Der Hauptbahnhof ist circa 600 Meter entfernt. Parallel der OEG besteht ein geschotterter Fußweg. Wesentlich höher frequentiert ist der nördlich gelegene asphaltierte „Schwarze Weg“, ein Fuß- und Radweg.

### **7.2. Städtebauliche Rahmenplanung**

Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten wurden verschiedene Bebauungskonzepte geprüft und 2006 eine Städtebauliche Rahmenplanung beschlossen (Drucksache 0138/2006/BV).

### **7.3. Bauliche Entwicklungen im Umfeld**

Eine geplante Fuß- und Radwegebrücken ist für das Gebiet bedeutsam. Diese soll als Verbindung zur Bahnstadt dienen. Aus der Bahnstadt wird sie in Fortführung der Da-Vinci-Straße geradlinig über die Bahnanlagen geführt. Die Brücke, mit Brückenkopf am zukünftigen Kino in der Bahnstadt, soll eine schnelle Radverbindung bis zum und zukünftig über den 200 Meter entfernten Neckar in die nördlichen Stadtteile gewährleisten. Der nördliche Brückenkopf am Gelände Großer Ochsenkopf soll in einen städtischen Platz eingebunden werden, der die weiterführenden Wegebeziehungen unterstreicht.

Die Brücke durchdringt den westlichen Bereich der denkmalgeschützten ehemaligen Güterhalle des OEG-Bahnhofs, ohne die Belange des Denkmalschutzes wesentlich zu tangieren. Das vorhandene Ballsportfeld muss wegen des Brückenkopfs verlagert werden. Der Ersatzstandort liegt in unmittelbarer räumlicher Nähe.

Des Weiteren ist der Umbau der Gneisenaustraße und des dazugehörigen Knotens von der Bundesstraße 37 kommend geplant.

### **7.4. Grundeigentumsverhältnisse**

Der Großteil der Flächen steht im Eigentum der Stadt Heidelberg. Ein Grundstück nördlich des Schwarzen Wegs befindet sich im Privateigentum und wird gärtnerisch genutzt. Die Erschließung dieses Grundstücks muss gewährleistet bleiben. Auf den beiden westlich gelegenen Privatgrundstücken steht die Heidelberg International School (HIS).

Circa 19.800 m<sup>2</sup> der für den Betriebshof benötigten Fläche sind im Besitz der Stadt Heidelberg. Die zwischen den heutigen OEG Gleisen und den Gleisen der Deutschen Bahn gelegene Fläche von ca. 4.200 m<sup>2</sup> ist heute im Besitz der MVV Verkehr GmbH (MVV). Für eine optimale Grundstücksausnutzung ist es notwendig, die OEG Gleistrasse nach Süden zu verlegen. Die Gleise befinden sich im Besitz der MVV. Nach der Umlegung der Gleise sollen diese weiter im Besitz der MVV verbleiben. Die benötigte Fläche zur Umlegung der Gleise von circa 1.450 m<sup>2</sup> wird im Rahmen des Tauschs von Flächen (MVV/ Stadt Heidelberg) im Bereich Großer Ochsenkopf von der Stadt Heidelberg zur Verfügung gestellt.

### **7.5. Optionsrechte**

Mit Kaufvertrag vom 15.06.2007 wurden die beiden Grundstücke 4141/23 und 4141/24 mit der Maßgabe veräußert, dort die Gebäude für die Heidelberg International School zu errichten. Der Kaufvertrag beinhaltet bereits eine Option zum Erwerb einer benachbarten Teilfläche zur Realisierung eines zweiten Bauabschnitts. Ebenfalls wurde diese Erweiterungsabsicht in der städtebaulichen Rahmenplanung aus dem Jahr 2006 berücksichtigt. Der Bauausschuss beschloss, dass Bauvorhaben nach entsprechender Prüfung zugelassen werden können, wenn sie dem vorliegenden städtebaulichen Konzept entsprechen (0138/2006/BV). Mit Gemeinderatsbeschluss vom 17.03.2011 wurde die Kaufoption für den Grundeigentümer der Schule für eine Fläche mit rund 5.000 m<sup>2</sup> zur Erweiterung für schulische Zwecke fixiert. Eine Schulerweiterung auf einer unmittelbar an die Heidelberg International School (HIS) angrenzenden Fläche wäre mit der vorliegenden Planung der rnv weiterhin möglich.

## **8. Planungsrechtliche Ausgangslage**

### **8.1. Planungsrechtliches Vorgehen**

Planungsrechtlich sind die Flächen im Flächennutzungsplan als gewerbliche Bauflächen dargestellt. Es gibt für den Bereich keinen Bebauungsplan und die Flächen liegen im Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch.

Für den Bau eines Straßenbahnbetriebshofs ist ein Planfeststellungsverfahren gemäß § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gesetzlich vorgeschrieben. Dieses Verfahren wird die rnv durchführen. Eine Baugenehmigung ist darüber hinaus nicht erforderlich. Im Planfeststellungsbeschluss werden alle privaten und öffentlichen Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander und untereinander abgewogen. Teil des Planfeststellungsbeschlusses sind zum Beispiel eine Umweltverträglichkeitsprüfung, ein landschaftspflegerischer Begleitplan, ein Artenschutzgutachten, ein Grunderwerbsplan mit allen Grundstücksflächen sowie schalltechnische Untersuchungen zu Lärmschutzmaßnahmen.

## **9. Natur und Landschaft**

### **9.1. Ökologische Belange im Planungsverfahren**

Im Planfeststellungsverfahren werden die naturschutzrechtlichen und ökologischen Belange geprüft. Die hierzu erforderlichen Untersuchungen und Gutachten werden im Rahmen des Verfahrens erstellt. Die derzeitige Planung beansprucht im Bereich des Ochsenkopfes den südlichen Teil der Wiesenflächen mit Einzelbäumen, Baumgruppen und Baumreihen. Die vorhandenen Wiesen unterliegen keiner intensiven Nutzung und werden extensiv gemäht. Dementsprechend hat sich ein relativ reiches Artenspektrum an Grünlandarten entwickelt.

Insgesamt werden die Biotopstrukturen mit einer hohen ökologischen Wertigkeit eingeschätzt und müssen bei einem Verlust durch Überbauung naturschutzrechtlich ausgeglichen werden. Aufgrund der potenziellen Lebensraumbedeutung für artenschutzrechtlich relevante Tierarten wie zum Beispiel Vögel oder Schmetterlinge ist im Frühjahr 2017 ein artenschutzrechtliches Gutachten zu erstellen. Ein naturschutzfachlicher Ausgleich ist auf den Restflächen des Ochsenkopfes, insbesondere auf den westlich des Betriebsgeländes liegenden Flächen mit hohem ökologischem Aufwertungspotenzial denkbar. Auch die nördlich des geplanten Betriebshofes verbleibende Grünfläche (Wiese, Gartenparzelle) mit der Fuß-/Radwegeverbindung „Schwarzer Weg“ könnte in Abhängigkeit von ihrem derzeitigen Artenspektrum ökologisch aufgewertet werden.

Mögliche Ausgleichsmaßnahmen wären zum Beispiel Baumpflanzungen, Pflegemaßnahmen und Wieseneinsaaten. Es ist davon auszugehen, dass mit den ökologischen Aufwertungsmaßnahmen kein vollständiger naturschutzfachlicher Ausgleich erzielt werden kann und zusätzlich externe Ausgleichsmaßnahmen notwendig werden. Dies muss in einem Gutachten geklärt werden.

### **9.2. Baumbestand**

Der vorhandene Baumbestand würde wesentlich beeinträchtigt. Der besonders prägende Teil des Baumbestands, wie die Birkenreihe und mehrere Baumgruppen, im Bereich der Grünfläche muss für das Vorhaben der rnv entfallen.

Im westlichen Bereich südlich der Heidelberg International School steht eine rund 140 Jahre alte Stieleiche, die stadtbildprägend eingestuft wird. Die gestalterische Wirkung am Standort sowie die ökologische Lebensraumqualität als Habitatbaum sind herausragend. Aus diesen Gründen ist eine Ausweisung als Naturdenkmal geplant. Die Eiche am Ochsenkopf wurde gutachterlich untersucht und für eine Unterschutzstellung für geeignet befunden.

Der Baum liegt auch zuzüglich der Schutzzone von fünf Metern um den Kronenbereich nicht im Bereich des rnv Vorhabens.

### **9.3. Bioklimatische Bedeutung**

Die Brachfläche wird als innerstädtische bioklimatische Ausgleichsfläche betrachtet, die über den Neckartalabwind eine Belüftung der südwestlich gelegenen Siedlungsgebiete ermöglicht. Tatsächlich wäre diese Belüpfungsfunktion bei der geplanten Bebauung deutlich reduziert, denn ein großer Anteil der Freifläche würde versiegelt werden. Die bioklimatische Bedeutung der Brachfläche relativiert sich allerdings insofern, als es sich bei der südwestlich angrenzenden Bebauung durchweg um bioklimatisch unsensible Gewerbenutzungen handelt, die ihrerseits die Belüftung der südwestlich gelegenen Wohnbebauung der Bahnstadt behindert, so dass dort keine Veränderung feststellbar sein dürfte. Für die direkt westlich und östlich an die Brachfläche angrenzende Wohnbebauung stellt die Bebauung jedoch kein Strömungshindernis dar, so dass bioklimatisch nicht mit einer Verschlechterung der Belüftung zu rechnen ist. Die Ausgleichsfunktion der Brachfläche wird weiterhin durch die Lage zwischen den starken Emissionsquellen Straßenverkehr (B 37) und Schienenverkehr beeinträchtigt. Mit der Erhaltung der Grünfläche nördlich des geplanten Betriebshofes und Ergänzung mit einzelnen großkronigen Bäume könnte die bioklimatische Funktion aufrechterhalten werden.

### **9.4. Freiraumverbindungen und Nutzung der Freiräume**

Als eine der wenigen erhaltenen innerstädtischen Grünflächen wird die vorhandene Grünfläche von der Bevölkerung geschätzt und zur wohnungsnahen Naherholung und als „Streifraum“ von Kindern genutzt. Mit der Realisierung des geplanten Vorhabens geht der Großteil des Freiraums dauerhaft verloren.

Der im nördlichen Teil der Grünfläche bestehende Fußpfad „Schwarzer Weg“ gilt als stark frequentierte Fuß- und Radwegeverbindung zur Schule und den Wohngebieten. Daher ist diese Verbindung und die mit der Freiraumvernetzung verbundenen Aufenthaltsqualitäten als bedeutend und erhaltenswert einzustufen. Eine Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer nördlich des geplanten Betriebshofes muss weiterhin gewährleistet werden.

### **9.5. Lärmschutz**

Ein noch offener Punkt für die Ausgestaltung des Betriebshofes sind die für den Schallschutz erforderlichen Maßnahmen. So könne eine genauere Untersuchung zum Schluss kommen, dass im östlichen Ende des geplanten Betriebshofes die Gleisanlagen eingehaust werden müssen. Schallreflektionen der Bahnen könnten durch schallabsorbierende Fassaden minimiert werden. Um in diesem Punkt Planungssicherheit zu bekommen, lässt die rnv aktuell eine schalltechnische Grobabschätzung durchführen. Mit den Ergebnissen ist noch im dritten Quartal 2016 zu rechnen.

## **10. Vermessungsarbeiten auf dem Gelände Großer Ochsenkopf**

Im Auftrag des Tiefbauamtes hat das Vermessungsamt vom 29.03. bis zum 06.04.2016 vermessungstechnische Bestandsaufnahmen im östlichen Bereich des Schwarzen Wegs durchgeführt. Hintergrund dieser Maßnahme ist die geplante Verlegung von Stellplätzen aus der Emil-Maier-Straße, da der bisherige Standort für die Errichtung von Flüchtlingsunterkünften vorgesehen ist.

Bereits im September 2015 wurden von der rnv die Geländehöhen aufgenommen, um sie in die Machbarkeitsuntersuchung zum Betriebshof einfließen zu lassen.

## **11. Bürgerbeteiligung**

Der Bezirksbeirat Bergheim beantragte in die etwaige Neugestaltung des alten Betriebshofs einbezogen zu werden, und dass hierzu ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt wird (0045/2016/AN). Der Gemeinderat wirkt bei der Nachnutzung des alten Betriebshofes darauf hin, dass eine Bürgerbeteiligung durchgeführt wird.

Die Verwaltung regt darüber hinaus an, dass die rnv im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens (vor Antragstellung) für den Standort Großer Ochsenkopf mit Unterstützung der Stadt Heidelberg eine Bürgerbeteiligung zur inhaltlichen Ausgestaltung des Standorts durchführt. Die rnv hat dies zugesagt.

## **12. Weiteres Vorgehen**

Nach dem Grundsatzbeschluss müssen die Planungen vertieft werden. Im Jahr 2017 soll ein Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz eingeleitet und die Förderung über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beantragt werden. Im ersten Bauabschnitt sollen 2018 bis 2019 das Betriebsgelände und die Abstellhalle für die Straßenbahnen realisiert werden. Im zweiten Bauabschnitt werden die Werkstätten und die Fahrfertigmachung ergänzt.

Der jetzige Standort an der Bergheimer Straße wird freigegeben sobald der neue Standort funktionsfähig ist. Zur Nachnutzung dieser wichtigen Fläche in Bergheim soll ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt werden. Der Zeitpunkt hierfür ist zurzeit noch nicht prognostizierbar.

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

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist in diesem Planungsstadium noch nicht vorgesehen.

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

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
QU 1	+	Solide Haushaltswirtschaft <b>Begründung:</b> Mit dem Neubau soll eine wirtschaftliche Aufgabenerfüllung gewährleistet werden. Dies wird durch die Generierung von Fördermitteln unterstützt.
MO 1	+	Umwelt-, Stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern <b>Begründung:</b> Mit dem beabsichtigten Neubau soll eine effizientere Abwicklung des ÖPNV erreicht werden.

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

Keine.

gezeichnet  
Hans-Jürgen Heiß

### Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Chronologie Bergheimer Str.
02	Allgemeine Grundsätze und Aktuelles zur Förderung von Maßnahmen nach dem LGVFG durch das Land Baden-Württemberg
03	Detaillierte Kostenberechnung der Standorte
04	Betrachtungsbereich mit ca. 58.000 m <sup>2</sup> Fläche
05	Rahmenplanung „Großer Ochsenkopf“
06	Plan Räumliche Einbindung Großer Ochsenkopf
07	Machbarkeitsuntersuchung rnv Grundriss Variante 27
08	Machbarkeitsuntersuchung rnv Schnitt Variante 27
09	Standortevaluation rnv Stadtgebiet Heidelberg
10	Untersuchung zur Eignung des Messplatzes Kirchheim als rnv-Betriebshof
11	Präsentation rnv für SEVA
12	Präsentation Aktionsbündnis Bergheim-West für SEVA

13	Sachantrag der Fraktion CDU vom 08.11.2016
14	Sachantrag der Fraktion SPD vom 14.11.2016 <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.11.2016)</b>
15	Sachantrag der Fraktion Grüne vom 22.11.2016 <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.11.2016)</b>
16	Sachantrag der Fraktion SPD vom 23.11.2016 <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 23.11.2016)</b>