

# Stadt Heidelberg

Drucksache:

**0402/2017/BV**

Datum:

14.12.2017

Federführung:

Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:

Dezernat II, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Dezernat IV, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen

Betreff:

**Entwicklungskonzept Bergheim-West  
- Potenzialanalyse und Entwicklungsperspektiven  
- Einfluss der alternativen  
Straßenbahnbetriebshofstandorte auf die  
Entwicklungsperspektiven**

## Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Wieblingen, Bergheim	17.01.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	31.01.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	07.02.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	01.03.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Drucksache:

**0402/2017/BV**

00279642.doc

...

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

*Die Bezirksbeiräte Wieblingen und Bergheim, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgende Beschlüsse:*

- 1. Der Gemeinderat nimmt die ersten Ergebnisse des Entwicklungskonzepts und den Einfluss der alternativen Straßenbahnbetriebshofstandorte auf die Entwicklungsperspektiven für Bergheim-West zur Kenntnis.*
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Entwicklungskonzeptes die im Kapitel 8 beschriebenen nächsten Schritte einzuleiten.*
- 3. Wegen des engen Zusammenhangs zwischen den Entwicklungsperspektiven von Bergheim-West und gesamtstädtischen Planungen, insbesondere im Verkehrsbereich, ist ein besonderer Fokus auf die Wechselwirkungen der jeweiligen Planungen zu legen.*
- 4. Für die vertiefenden städtebaulichen Planungen wird die Verwaltung beauftragt, die Aufnahme in ein städtebauliches Entwicklungsprogramm vorzubereiten, den Ressourcenbedarf für vorbereitende Untersuchungen für ein Sanierungsgebiet Bergheim-West zu erarbeiten und diesen in die Haushaltsberatungen zum Doppelhaushalt 2019/2020 einzubringen.*

**Finanzielle Auswirkungen:**

Bezeichnung:	Betrag:
<b>Ausgaben / Gesamtkosten:</b>	25.000 €
Beauftragung externes Planungsbüro, TH Amt 61	50.000 €
Moderationskosten für Bürgerbeteiligung, TH Amt 12	10.000 €
Sonstiges (unter anderem Raummieten, Catering, Druck), TH Amt 12	
Vorbereitende Untersuchungen (Kostenschätzung). Die Kosten sind nach Beschluss weiter zu detaillieren und entsprechende Angebote einzuholen.	ca. 100.000 €
<b>Einnahmen:</b>	
Bezuschussung im Rahmen des Förderprogrammes. Aktuell nicht genau bezifferbar	
<b>Finanzierung:</b>	
Finanzierung aus dem laufenden Budget TH 61 Doppelhaushalt 2017/2018	50.000 €
Finanzierung aus dem laufenden Budget TH 12 Doppelhaushalt 2017/2018	60.000 €
Zusätzliche Veranschlagung ab Doppelhaushalt 2019/2020	ca. 100.000 €

**Zusammenfassung der Begründung:**

Mit dem Entwicklungskonzept Bergheim-West wurden grundsätzliche und übergeordnete Handlungsfelder, Potenziale und Ziele für das Stadtviertel erarbeitet und überprüft. Das Entwicklungskonzept dient als eine weitere Grundlage für die Standortentscheidung zum Straßenbahnbetriebshof der Rhein-Neckar-Verkehrsbetriebe. Unabhängig von der Standortentscheidung für den Straßenbahnbetriebshof sollen anschließend vertiefende Untersuchungen und Planungen erfolgen sowie konkrete Maßnahmenvorschläge für Bergheim-West entwickelt werden.

## **Begründung:**

### **1. Ausgangslage**

Auslöser ein Entwicklungskonzept für Bergheim-West zu erarbeiten war nicht nur die Standortdiskussion für den Straßenbahnbetriebshof, sondern auch die Planungsüberlegungen zu verschiedenen Einzelprojekten. Diskutiert werden die Entwicklungen am Neckar mit einer neuen Fuß- und Radbrücke und Wehrstegneubau und die Hotelerweiterung, ein neues Nutzerkonzept für die Grundstücke der Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz an der Neckarspitze, die Nachnutzung der zentral gelegenen Areale der ehemaligen Feuerwache und des Landfriedareals sowie der Brückenneubau an der Gneisenaustraße. Gleichzeitig werden einzelne Straßenräume bezüglich ihrer Gefahrenstellen und Kapazitätsengpässe betrachtet und auch soziale Themen sollen mit der Einrichtung des Quartiermanagements in den Fokus gerückt werden.

Übergeordnete Themen wie Klimaschutz, Naherholungs- und Grünflächen und die Auswirkungen des Transitverkehrs durch Bergheim-West sowie der Wunsch nach bezahlbarem innerstädtischen Wohnraum sind seit langer Zeit bekannt und müssen auf gesamtstädtischer Ebene diskutiert werden. Es geht also um zahlreiche Facetten des städtischen Lebens.

Die Rhein-Neckar-Verkehrsbetriebe (rnv) beabsichtigen, den Straßenbahnbetriebshof vom jetzigen Standort an der Bergheimer Straße auf die Gewerbeflächen „Großer Ochsenkopf“ zu verlegen. Die Gewerbefläche „Großer Ochsenkopf“ würde zum größten Teil bebaut werden. Mit der Freimachung des alten Standortes entstünde die Chance, ein für Bergheim-West zentrales Areal neu zu entwickeln. Die Standortentscheidung wurde in den politischen Gremien und im Gemeinderat am 16.02.2017 behandelt (siehe Drucksache 0014/2017/BV). Im Rahmen der Behandlung wurde die Verwaltung beauftragt, vor einer Entscheidung für einen Standort ein Entwicklungskonzept für Bergheim-West zu erarbeiten. Dieses soll auch Hinweise liefern, welchen Einfluss die beiden Standortalternativen des Straßenbahnbetriebshofs auf die Entwicklungsperspektiven des Stadtviertels haben. Um eine Standortentscheidung treffen zu können, wurden seitens des Gemeinderates darüber hinaus vertiefende betriebliche und finanzielle Aussagen zu den Standorten am jetzigen Betriebshof und dem Großen Ochsenkopf gewünscht.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass ein Entwicklungskonzept und die Planungen für den Standort des Straßenbahnbetriebshofs auf zwei unterschiedlichen Betrachtungsebenen stattfinden. Das Entwicklungskonzept bezieht sich auf das Stadtviertel Bergheim-West. Der Straßenbahnbetriebshof und die Entscheidung für einen Standort ist eines von mehreren konkreten Einzelvorhaben in Bergheim-West mit starken Auswirkungen auf die Entwicklungsperspektiven für das Stadtviertel und die Umgebung. Deshalb wurden zwei getrennte, sich jedoch ergänzende Vorlagen erarbeitet:

#### **1.1. Vorlage „Entwicklungskonzept Bergheim-West“**

Diese Beschlussvorlage befasst sich mit der Betrachtungsebene des Stadtviertels. Die hier vorgelegten ersten Ergebnisse des Entwicklungskonzeptes Bergheim-West setzen sich zusammen aus den Analysen der Verwaltung, den – auch im Bürgerbeteiligungsverfahren - erarbeiteten Handlungsfeldern und den Entwicklungsperspektiven des beauftragten Planungsbüros. Sie werden ergänzt um einen Ausblick auf die weiteren Schritte in der nächsten Phase. Aufgrund der zu entscheidenden Standortfrage des Straßenbahnbetriebshofes werden die Auswirkungen der Standortalternativen auf das Stadtviertel in einem Extrakapitel verglichen.

## **1.2. Vorlage „Betriebshof Heidelberg: Standortentscheidung“**

Die parallel erarbeitete Vorlage des Dezernats V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen befasst sich mit der unmittelbaren Betrachtung der alternativen Betriebshofstandorte.

## **2. Planungsprozess**

### **2.1. Arbeitsweise und Inhalt**

In gemeinsamer Federführung des Amts für Stadtentwicklung und Statistik und des Stadtplanungsamts wurde eine Arbeitsgruppe mit Mitarbeitenden des Amts für Verkehrsmanagement, Landschafts- und Forstamts und Amts für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie eingerichtet. Mitarbeitende des Amts für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung, des Amts für Liegenschaften und des Eigenbetriebs Städtische Beteiligungen ergänzten die Arbeitsgruppe bei wichtigen inhaltlichen Abstimmungen.

Drei Heidelberger Planer (vergleiche Anlage 3) und drei externe Berater für die Themen Verkehr, Umwelt (vergleiche Anlage 4) und Vertreter des Aktionsbündnisses Bergheim-West waren bereit, ehrenamtlich am Prozess mitzuwirken. Unter anderem in Stellungnahmen oder als Gesprächspartner beim von Herrn Ersten Bürgermeister Jürgen Odszuck geführten Stadtpaziergang, oder als Referentin im zweiten Bürgerforum erhielten diese Beraterinnen und Berater Gelegenheit, ihre fachlichen Belange einzubringen.

Wegen der Komplexität der Themen und dem kurzen Zeitrahmen, der für die Erstellung des Entwicklungskonzeptes zur Verfügung stand, wurden der Planungs- und Beteiligungsprozess darauf ausgerichtet, anhand von Handlungsfeldern zunächst exemplarisch grundsätzliche Entwicklungsperspektiven aufzuzeigen. Das Entwicklungskonzept zeigt eine Zielrichtung auf und soll als Grundlage für vertiefende Planungen und die Bewertung von zukünftigen Projekten in Bergheim-West dienen. Und es soll eine weitere Grundlage für die Entscheidung zum Straßenbahnbetriebshofstandort bieten.

### **2.2. Übergeordnete Planungen**

Als übergeordnete gesamtstädtische Planungen sind in Bezug auf Bergheim-West diejenigen laufenden Planungen und Maßnahmen zu benennen, die sich auf Bergheim-West besonders auswirken werden:

- 1) Im Rahmen des Projektes „Stadt an den Fluss“ werden eine Promenade mit Wasserterrassen zur Naherholung und eine optimierte Zugänglichkeit an den Neckar thematisiert.
- 2) Die Planungen zur Radhauptachse von der Bahnstadt auf den Campus Im Neuenheimer Feld berühren den Entwicklungsbereich Bergheim-West ganz besonders. Die Radverkehrsführung vom Großen Ochsenkopf bis zum Neckarufer auf der Neuenheimer Seite soll im Rahmen eines von der IBA durchgeführten Wettbewerbs 2018 geplant werden, der einen Realisierungsteil zum Ingenieurbauwerk „Brücke“ und einen Ideenteil zur Uferzone und den Grünflächen vorsehen soll.
- 3) Auch die Ideen und Konzepte, die im Rahmen des Masterplanverfahrens Im Neuenheimer Feld / Neckarbogen erarbeitet werden, können sich auf die Entwicklung in Bergheim-West auswirken.
- 4) Das Amt für Verkehrsmanagement wird ab 2018 mit Beteiligung der Bürgerschaft einen neuen Verkehrsentwicklungsplan aufstellen. Die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes

wird zirka vier bis fünf Jahre in Anspruch nehmen. Vorbereitende Arbeiten, wie die Neuaufstellung des Heidelberger Verkehrsmodells, werden derzeit durchgeführt.

### **2.3. Stadtteil- und quartiersbezogene Planungen**

Als eine wesentliche Grundlage für das Entwicklungskonzept Bergheim-West dient der Stadtteilrahmenplan Bergheim von 1996. Für Bergheim-West wurde vom Gemeinderat im Februar 2017 erneut das Ziel formuliert, „die Lebensqualität im Stadtteil deutlich zu erhöhen“. Der Stadtteilrahmenplan gibt bereits detaillierte Zielvorgaben für den gesamten Stadtteil vor. Die darin formulierten Ziele sind teilweise bereits umgesetzt, viele Ziele haben auch weiter Gültigkeit. In Bergheim-Ost sind bereits viele Projekte realisiert, während in Bergheim-West noch größere und grundsätzliche Veränderungen und Entwicklungen möglich sind und bevorstehen. Dazu zählt die Öffnung zum Neckar, eine Durchmischung von Wohnen und Arbeiten, bezahlbarer Wohnraum, Stärkung der Wohnfunktion, mehr Bus, Bahn und Rad statt Auto, die Verbesserung der Grün- und Freiflächenfunktion sowie der Ausbau der Quartiersversorgung.

### **2.4. Einzelvorhaben**

Die detaillierte Planung von Einzelvorhaben ist nicht Bestandteil des Entwicklungskonzeptes. Die Ziele und Auswirkungen werden aber stets mit den Zielen der gesamtstädtischen und quartiersbezogenen Planungen abgeglichen und überprüft. Viele der momentan diskutierten Einzelvorhaben haben Einfluss auf die Entwicklungsperspektiven des Stadtviertels. Entsprechend werden die Standortalternativen für den Straßenbetriebshof auf Grundlage des Entwicklungskonzeptes hinsichtlich ihres Einflusses auf die Entwicklungsperspektiven für das Stadtviertel betrachtet (siehe Kapitel 7).

## **3. Grundlagen für das Entwicklungskonzept Bergheim-West**

Als Grundlage für das Entwicklungskonzept wurde seitens der Verwaltung eine Bestandsaufnahme sowie eine Stärken- und Schwächen-Analyse durchgeführt, um die derzeitige Situation des Stadtviertels darzulegen. Untersucht wurden folgende Themen: Bevölkerungszusammensetzung, Flächennutzung, Wohnraum, Infrastrukturangebote, Verkehr, Lärmbelastung, Klima sowie Grünflächen und Freiraum. Auf der Grundlage der Bestandsaufnahme, der Anregungen aus dem ersten Bürgerforum und der Stärken-Schwächen-Analyse wurden Potenziale für das Stadtviertel und Handlungsansätze abgeleitet, die als Impulsgeber zur Erarbeitung der Entwicklungsoptionen und erster Entwicklungsziele dienen. Weitere Ergebnisse können der Anlage 2 entnommen werden.

Zusammenfassend können folgende Ergebnisse festgehalten werden:

### **3.1. Städtebau**

Das Stadtviertel ist durch hoch frequentierte Verkehrsträger in west-östlicher Richtung strukturiert und hat kein gewachsenes Zentrum. Dennoch bilden vor allem historische Ensembles im Gründerzeitstil baukulturell interessante Orte mit hohem Wiedererkennungswert. Mängel im städtebaulichen Gefüge zeigen sich vor allem an fehlenden Raumkanten und im öffentlichen Raum, der oft vom Verkehr dominiert ist.

### 3.2. Verkehr

Fast zwei Drittel der Straßen sind Hauptverkehrsstraßen. Die Verkehrsbelastung und die damit zusammenhängende Lärmbelastung sind dementsprechend hoch. Das ÖPNV-Angebot ist sehr gut. Neben dem direkt angrenzenden Hauptbahnhof mit fünf S-Bahnlinien fahren neun Bus- und Straßenbahnlinien insgesamt sechs Haltestellen an.

Im Rahmen verschiedener verkehrslenkender Maßnahmen ist eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Bergheimer Straße denkbar. Auf der Bergheimer Straße, zwischen Mittermaierstraße und Bundesstraße 37 (B 37), stellt der Knoten Bergheimer Straße/Czernyring/Emil-Maier-Straße die Engstelle dar. Dominant sind hier die Ströme vom Czernyring zur Autobahn und von der Bergheimer Straße (beide Seiten) zum Czernyring. Außerdem fahren die Straßenbahn und zwei Buslinien der rnv über diesen Knoten. All dies führt dazu, dass die notwendigen Abbiegespuren einen großen Platzbedarf haben.

Um zu beurteilen, inwieweit der Platzbedarf für die Abbiegespuren reduziert werden kann, wurden mit Hilfe des städtischen makroskopischen Verkehrsmodells verschiedene Szenarien berechnet. Diese sind zum Beispiel: Vollausbau Anschluss Rittel mit Anschluss an die Bahnstadt, Ausbau des Knotens Gneisenaustraße/B37 und fünfte Neckarquerung.

Die durchgeführte Knotenstromanalyse ergibt, dass in allen einzelnen Szenarien die Querschnittsmengen auf dem Czernyring und der Bergheimer Straße westlich des Knotens reduziert werden können. Die Verkehrsmengen auf dem östlichen Abschnitt der Bergheimer Straße (Czernyring bis Mittermaierstraße) können nur mit der fünften Neckarquerung verringert werden. Von der Reduzierung um etwa 10% ist jedoch nur der Verkehr Richtung Autobahn betroffen. Die Entlastung auf der Vangerowstraße, durch die fünfte Neckarquerung und die anderen genannten Maßnahmen beträgt etwa 15%. Betrachtet man das Maßnahmenpaket ohne die Anbindung der Bahnstadt an die A656 beträgt die Entlastung auf der Vangerowstraße ebenfalls etwa 15%.

Die Modellrechnungen wurden in Netzen gerechnet, in denen lediglich die zusätzlichen Maßnahmen ergänzt wurden. Es wurden keine verkehrsdämpfenden Maßnahmen wie z. B. eine Fahrstreifenreduzierung berücksichtigt. Durch solche Maßnahmen können die genannten Reduktionen des Kraftverkehrs entsprechend vergrößert werden.

Jedoch muss, aufgrund der vorhandenen Restriktionen, wie den Linien des öffentlichen Personennahverkehrs und der Konfliktrichtigkeit der Ströme, der Knoten verkehrstechnisch komplett neu geordnet werden.

### 3.3. Freiflächen & Umwelt

Im dicht bebauten Stadtteil Bergheim-West sind größere Grünflächen nur auf öffentlichen und halböffentlichen Flächen wie zum Beispiel Verkehrsinseln, als Freifläche „Penta-Park“ und als Brachfläche „Ochsenkopf“ zu finden. Die größeren Verkehrsinseln wie am Stadteingang Gneisenaustraße sind als parkähnliche Grünflächen, meist mit älterem Baumbestand, Strauchgruppen und intensiv gepflegten Scherrasen angelegt. Die Freifläche „Penta-Park“ stellt eine kleinteilig mit Baumgruppen, Sträuchern und Heckengehölzen strukturierte Grünfläche dar. Hinzu kommen die begrünten Innenhöfe und Grünflächen der Wohnsiedlungen. In größeren Wohnanlagen überwiegen dabei intensiv gepflegte Scherrasen und angepflanzte gärtnerische Gehölze. Das Neckarufer ist westlich des Wehrstegs durchgängig mit einem Ufergehölzstreifen bewachsen.

Strukturreich gestaltete Grün- und Freiflächen können auch künftig ökologisch funktionsfähige Lebensräume für Tiere als Fortpflanzungs- und Ruhestätte, Rückzugsraum und Nahrungshabitat auf vielen anderen Freiflächen in Bergheim-West bieten. Bei einem ausreichenden Anteil strukturreich gestalteter Grünräume können diese Funktionen auch im Gewerbegebiet Großer Ochsenkopf entstehen.

Der Stadtteil Bergheim wird durch den Neckartalabwind durchlüftet, der nicht nur am Neckarufer, sondern auch an Ost-West-verlaufenden Straßentrassen wie der Bergheimer Straße für Entlastung sorgt. Die Durchlüftung ist im Nordosten des Stadtteils am wirksamsten und im Südwesten am schwächsten. Hier – z.B. an der Kurfürsten-Anlage zwischen Mittermaierstraße und Römerkreis – können Grünflächen mit möglichst hohem Grünvolumen zur Verbesserung des Mikro-Bioklimas beitragen.

Der Stadtteil Bergheim weist ein großes Defizit an Grün- und Freiflächen auf. Es fehlen nutzbare, gut erreichbare Freiräume mit einer guten Aufenthaltsqualität. Allein die Schwanenteichanlage - die nicht in Bergheim-West, sondern im Südosten Bergheims an der Kurfürstenanlage liegt - erfüllt die vorgenannten Anforderungen, ist jedoch aufgrund ihrer Lage auch von stadtteilübergreifender Bedeutung.

Zwar gibt es solitäre Freiflächen wie z.B. den Stadteingang an der Gneisenaustraße oder den Bereich des südlichen Brückenkopfes der Ernst-Walz-Brücke, diese sind allerdings sehr stark durch Straßen isoliert und nur schwer zugänglich. Darüber hinaus besitzen sie aufgrund der starken Lärm- und Abgasemissionen durch den motorisierten Straßenverkehr nur sehr geringe Aufenthaltsqualitäten. In manchen Quartieren schirmen geschlossene Innenhöfe den Lärm ab und bieten wohnortnahe private Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien. Das Neckarufer, das die nördliche Begrenzung des Stadtviertels bildet, ist schwer zugänglich. Gepflegte Erholungs- und Freizeitflächen sowie öffentliche Spielplätze sind im Viertel direkt nicht vorzufinden. Mit der Erweiterung des Marriott-Hotels soll die angrenzende Freifläche („Penta-Park“) eine deutliche Qualitätssteigerung bekommen, um damit auch die Reduzierung der Freifläche auszugleichen.

### **3.4. Nutzungen**

In Bergheim-West ist entlang der Bergheimer Straße/Czernyring eine lückenhafte Handels- und Dienstleistungsstruktur entstanden. Es gibt wenige Treff- und Begegnungsmöglichkeiten. Die Wirtschaftsstruktur ist im Wandel und kreative Nutzungen wurden auf dem Landfriedareal und dem Gebäudekomplex des Dezernats 16 angesiedelt. Die Einzelhandelsstruktur ist nur zum Teil auf die Nahversorgung der dort lebenden Wohnbevölkerung ausgerichtet. Nahversorgungsstrukturen sind sehr kleinteilig und von lokalen Kleinunternehmen geprägt. Ein größerer Lebensmittelmarkt ist nicht vorhanden. Das Angebot der Kinderbetreuung ist ausreichend. An Spielplätzen existiert lediglich ein Bolzplatz und Kleinkinderspielplätze gibt es nur auf privaten Grundstücken. Es besteht ein Defizit an öffentlichen Spielflächen.

### **3.5. Wohnbevölkerung**

In Bergheim-West leben mehr als 3.000 wohnberechtigte Personen. Es ist ein junges Stadtviertel, obwohl im Vergleich zur Gesamtstadt wenige Familien und diese auch mit wenigen Kindern hier leben. Das geringe Durchschnittsalter von 39 Jahren, bzw. der Altersmedian von 34 Jahren wird durch die starke Altersgruppe der 18 bis 29 –Jährigen erzielt, die 28% der Bevölkerung ausmachen und gemeinsam mit den 30-64-Jährigen 75% der Bevölkerung stellen.

Die Einwohnerzahl ist seit Jahren stabil. Innerhalb Heidelbergs überwiegt der Zuzug nach Bergheim-West, wohingegen bei Umzügen in eine andere Gemeinde der Wegzug überwiegt. Der Ausländeranteil, der Anteil der Wohnbevölkerung mit Migrationshintergrund, die Anzahl der Einpersonenhaushalte und die Einwohnerdichte sind im Heidelberger Vergleich hoch. Die Bewohner in Bergheim-West sind deutlich stärker von prekären Lebenslagen betroffen als in der Gesamtstadt: Doppelt so viel Menschen sind arbeitslos gemeldet. Doppelt so viele 0-64-Jährige erhalten Leistungen nach dem SGB II. Jede fünfte Person über 65 Jahre erhält Grundsicherung im Alter (SGB XII), während dies in der Gesamtstadt nur jede Zwanzigste ist.

### 3.6. Wohnungen

In Bergheim-West gab es am 31. Dezember 2015 rund 1.730 Wohnungen. Der Anteil älterer Wohnungen ist hoch. Ein Drittel der Wohngebäude wurde bis 1948 errichtet, nur 10 Prozent nach 1990. 82 Prozent der Wohnungen sind vermietet. Jede Dritte Wohnung (576 Wohnungen) in Bergheim-West hat eine Sozialbindung. Vor allem die größeren Wohnsiedlungen werden von Genossenschaften und der städtischen Gesellschaft für Grund und Hausbesitz verwaltet.

In Bergheim-West gibt es keinen nennenswerten Wohnungsleerstand. Es gibt viele kleine und relativ günstige Wohnungen für den Bedarf kleiner Haushalte mit geringem Einkommen. Eine durchschnittliche Wohnung in Bergheim-West verfügt über 3 Räume (inklusive Küche) und hat eine Größe von 61m<sup>2</sup>. Diese Werte liegen unter dem Heidelberger Durchschnitt. Laut Mietspiegel 2015 liegt die Nettokaltmiete für eine solche Wohnung in einem 1945 erbauten Gebäude bei rund 6 Euro je m<sup>2</sup>. Die Mieten zählen trotz innenstadtnaher Lage und Nähe zum Hauptbahnhof zu den günstigsten im Stadtgebiet.

In Teilbereichen ist das Wohnumfeld im öffentlichen Raum ohne Qualität. Ruhiges Wohnen ist in den Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen kaum möglich und auch die Luftqualität ist durch den Autoverkehr belastet. Im Wohnquartier ist kein nennenswerter Wohnungsleerstand zu verzeichnen. Die kleinen und relativ günstigen Wohnungen bieten Wohnraum für kleine Haushalte mit geringem Einkommen. Der Anteil an Sozialwohnungen ist überdurchschnittlich hoch, so liegt auf jeder dritten Wohnung eine Sozialbindung. Bei der Entwicklung des Wohnungsangebotes im Stadtviertel sollte es gleichermaßen das Ziel sein, Verdrängungsprozesse der Bewohner zu vermeiden und das Wohnungsangebot auf eine breitere Basis zu stellen. Für sich ergebende Potenzialflächen sind wohnungspolitische Konzepte zu erstellen und Zielgruppen festzulegen.

## 4. Entwicklungskonzept / Ausarbeitung von Entwicklungsperspektiven

Herr Dr. Philipp Dechow vom Planungsbüro „Internationales Stadtbauatelier (ISA)“, Stuttgart wurde beauftragt, für das Entwicklungskonzept Bergheim- West Entwicklungsperspektiven auszuarbeiten und aufzuzeigen. Diese sind teilweise vom Betriebshofstandort unabhängig. Um atmosphärisch zu skizzieren, wie sich die Lebensqualität in Bergheim-West im Rahmen unterschiedlicher Handlungsfelder erhöhen ließe, wurden „Positivbilder“ gewählt.

Ausgearbeitet wurden folgende Handlungsfelder:

- Vielfalt im Stadtviertel
- Flächenpotenziale in zentraler Lage
- Lebensraum für alle
- Neue Wohnungsmischung
- Kleinteiliges Versorgungsangebot
- Mit dem hohen Verkehrsaufkommen umgehen
- Grün- und Freiräume aufwerten

Die Erläuterungen zu den Handlungsfeldern sind in den „Entwicklungsperspektiven für Bergheim-West“ (siehe Anlage 1) dargestellt. Anhand der Handlungsfelder wird aus städtebaulicher Sicht eine Bewertung der beiden möglichen Standorte des

Straßenbahnbetriebshofs für Bergheim-West vorgenommen. Abschließend werden vom Planungsbüro Empfehlungen für die nächsten Schritte gegeben.

## **5. Bürgerbeteiligung**

Der Gemeinderat hat die Verwaltung mit Beschluss vom 29.06.2017 beauftragt, unter Beteiligung der Bürgerschaft bis Februar 2018 ein Entwicklungskonzept für Bergheim-West zu erarbeiten. Dieses soll – wie oben dargelegt - auch eine weitere Grundlage für die Standortentscheidung des Gemeinderats für den Straßenbahnbetriebshof bieten. Entsprechend der Regelungen in der „Satzung über Verfahrensregeln für Bürgerbeteiligung bei Vorhaben im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats“ (§ 7) wurde zur Begleitung der Bürgerbeteiligung eine „prozessbegleitende Arbeitsgruppe“ eingerichtet. Diese arbeitete nicht inhaltlich, sondern hatte ausschließlich die Aufgabe, die Bürgerbeteiligung auf der Prozessebene zu begleiten (vgl. DS 0157/2017/BV).

Zur Einbindung der Bürgerinnen und Bürger sah das beschlossene Beteiligungskonzept zwei öffentliche Bürgerbeteiligungsveranstaltungen vor.

Bei der Auftaktveranstaltung im Juli 2017 hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, an fünf Themeninseln die Stärken und Schwächen von Bergheim-West in Bezug auf die Themen Städtebau, Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Versorgen), Grün- und Freiflächen / Klima- und Umweltschutz, Verkehr und Zusammenleben zu diskutieren sowie Anregungen und Hinweise dazu zu geben. Wichtig war vielen Anwesenden das Thema Grün- und Freiflächen, wovon es in Bergheim zu wenig gäbe bzw. die meisten davon eher „Verkehrinseln“ seien und zur besseren Nutzung qualifiziert werden müssten. Vielen fehlt ein „zentraler Begegnungsort“ in Bergheim-West. Geschätzt werden die Vielfalt an Nutzungen und Wohnformen sowie die vielfältige Alters- und Sozialstruktur in Bergheim-West, die es zu erhalten gelte. Auch zu wenige Spielflächen für Kinder wurden bemängelt. Daneben waren die Themen „Wohnen“ und „Mieterhöhungen nach Aufwertungsmaßnahmen“ sowie die Versorgungssituation vorgebrachte Themen der interessierten Bürgerinnen und Bürger. Weiteres zentrales Thema beim 1. Bürgerforum war außerdem das hohe Verkehrsaufkommen.

Im Vorfeld der Bürgerveranstaltung hat das Seniorenzentrum Bergheim im Juni 2017 seine Besucherinnen und Besucher zum Thema „Wir wollen es wissen ... - Leben im Stadtteil Heidelberg-Bergheim (West) als älterer Mensch“ befragt. Außerdem bot der „Raumfänger“ des Deutsch-Amerikanischen Instituts (DAI) im Rahmen einer „Spiel-Mobil“ - Aktion des Kulturfensters in einem Innenhof der GGH im Juli Gespräche über das Stadtviertel an. Die Ergebnisse beider Aktionen waren bei der Auftaktveranstaltung ausgestellt und sind auch Bestandteil der als Anlage 5 beigefügten Dokumentation. Das Aktionsbündnis Bergheim-West hat sich schon länger intensiv mit dem Stadtquartier befasst und einen Input unter dem Titel „Bergheim 2030: Visionen“ zur Verfügung gestellt. Auch dieses Dokument ist eine Anlage der Dokumentation des ersten Bürgerforums. Alle Unterlagen sind auf der Homepage der Stadt Heidelberg unter <http://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/entwickeln/bergheim-west.html> > „Erstes Bürgerforum“ nachzulesen.

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme der Fachverwaltung und den Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger aus dem ersten Bürgerforum wurden im nächsten Schritt vom Planungsbüro Internationales Stadtbauatelier Stuttgart in Zusammenarbeit mit der Fachverwaltung folgende sieben Handlungsfelder herausgearbeitet: „Vielfalt im Stadtviertel“, „Flächenpotenziale in zentraler Lage“, „Lebensraum für alle“, „Neue Wohnungsmischung“, „Kleinteiliges Versorgungsangebot“, „Mit dem hohen Verkehrsaufkommen umgehen“ und „Grün- und Freiräume aufwerten“. Herr Dr. Dechow (ISA Stadtbauatelier) stellte sie im zweiten Bürgerforum im November 2017 vor, erläuterte sie in skizzenhaften Bildern und legte dar, welche Entwicklungschancen für Bergheim-West er in den einzelnen Handlungsfeldern sieht.

Dabei ging er auch auf die Impulse aus dem ersten Bürgerforum ein und beschrieb aus seiner Sicht, welche Entwicklungschancen für Bergheim-West sich aus den beiden diskutierten Standortalternativen des Straßenbahnbetriebshofs ergeben.

Nach einer Rückfragerunde der Zuhörerinnen und Zuhörer, in deren Verlauf Herrn Bürgermeister Heiß über 3000 Unterschriften übergeben wurden, die sich gegen eine Verlagerung des Betriebshofes auf den Großen Ochsenkopf aussprechen und den Gemeinderat auffordern, diese Gewerbefläche in eine Grünfläche „umzuwidmen“ hat Frau Karin Weber vom Aktionsbündnis Bergheim-West in Rücksprache mit der Moderation und der Verwaltung noch einen Input zum Thema „urbanes Zentrum“ eingebracht. Der Vortrag des Aktionsbündnisses Bergheim-West sowie die im Zusammenhang mit dem Bürgerforum von diesem an die Fachverwaltung übergebenen Unterlagen sind in der beigefügten Dokumentation enthalten beziehungsweise dieser als Anlage beigefügt.

Für die Diskussion in den Arbeitsgruppen wurde zu den herausgearbeiteten Handlungsfeldern jeweils skizzenhaft ein Beispiel einer möglichen Entwicklung im Stadtquartier erarbeitet. Um die sieben Handlungsfelder zu diskutieren, wurden kleine Arbeitsgruppen angeboten. Dabei wurde unter anderem beleuchtet, welche Auswirkungen die alternativen Standorte auf die Entwicklungsmöglichkeiten des Stadtquartiers haben, welche Handlungsfelder unabhängig von der Standortdiskussion in der anschließenden Phase verfolgt werden sollen und welche Themen im Stadtquartier selbst nicht gelöst werden können und für die gesamtstädtische Betrachtung als Thema gesetzt werden sollten.

Die strukturierte Beschäftigung mit diesen Handlungsfeldern in kleinen Arbeitsgruppen wurde aber nicht von allen anwesenden Bürgerinnen und Bürgern wahrgenommen, da stattdessen eine Diskussion im Podium gefordert wurde. Diese Diskussion wurde ermöglicht und orientierte sich ausschließlich an den von den Teilnehmenden erwünschten Themenstellungen. Dabei ging es vor allem um die Themen Betriebshofverlagerung / Großer Ochsenkopf, die verkehrliche Belastung von Bergheim-West, Wohnen und Vielfalt im Stadtviertel, den herzustellenden Zusammenhang mit gesamtstädtischen Planungen sowie das enge Zeitfenster, um das Entwicklungskonzept zu erarbeiten.

Die parallel stattfindende Diskussion in den Arbeitsgruppen orientierte sich an den oben genannten sieben Handlungsfeldern. Die aufgezeigten Entwicklungsoptionen erhielten Zustimmung, zugleich wurde auch auf damit verbundene Risiken hingewiesen. Die erwünschte Aufwertung von Bergheim West könne - so die Sorge mancher Teilnehmenden - auch zu einer Bevorzugung besser verdienender Bevölkerungsgruppen führen. Ähnlich wie in der Plenumsdiskussion spielten auch hier der Erhalt und die Qualifizierung von Grünflächen, die verkehrlichen Belastungen sowie das Thema Betriebshofverlagerung / Großer Ochsenkopf eine große Rolle.

Die konkreten Anregungen und Hinweise zu diesen Themen sowie die Diskussion im Plenum sind in der beigefügten Dokumentation ausführlich dargestellt (Anlage 6). Bei den sich anschließenden vertiefenden Bearbeitungsphasen (vgl. Kapitel 8, Nächste Schritte) wird die Bürgerschaft weiter beteiligt werden. Das gilt auch für die übergeordneten verkehrlichen und städtebaulichen Planungen, die Bergheim-West teilweise stark betreffen.

## **6. Hintergrundinformationen zu den in Frage kommenden Standorten für den Straßenbahnbetriebshof**

Gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 16.02.2017 war zu prüfen, „ob der Betriebshof am derzeitigen Standort neu gebaut wird oder ob die Fläche Großer Ochsenkopf als Standort für den Betriebshof, als Gewerbefläche oder als Grünfläche festgelegt wird“. Im Rahmen der Erarbeitung wurden folgende Hintergrundinformationen zusammengestellt:

### **6.1. Benötigte Flächengröße für einen Straßenbahnbetriebshof**

Der Betriebshof ist von großem Nutzen für eine umweltbewusste Mobilität. Die benötigte Flächengröße für einen Straßenbahnbetriebshof liegt in zentraler Lage von Heidelberg nur am Großen Ochsenkopf und auf dem Bestandsareal an der Bergheimer Straße vor.

### **6.2. Historie Großer Ochsenkopf**

Ein Großteil der Flächen des Großen Ochsenkopfes wurde historisch von der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) als Frachtbahnhof genutzt und lag bis zum Ankauf durch die Stadt viele Jahre brach. Die durch eine Verlagerung des Betriebshofs tangierten Flächen auf dem Gelände Großer Ochsenkopf befinden sich im Eigentum der Stadt und der Verkehrsbetriebe Rhein Neckar. Im Jahr 1993 wurde für den Planbereich ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst, mit dem Ziel, auf dem Großen Ochsenkopf Wohnungsbau zu errichten. Durch die hohen Lärmimmissionen der Autobahn bzw. des Bahnverkehrs wurden Planungen für eine Wohnbebauung nicht weitergeführt. Im Jahr 1996 wurde vom Gemeinderat ein Änderungsbeschluss mit dem Ziel gefasst, einerseits die ehemaligen Heinsteinwerke in den Geltungsbereich einzubeziehen und andererseits den Großen Ochsenkopf für eine gewerbliche Nutzung zu sichern. Vor diesem Hintergrund wurden im Zeitraum 1997 bis 2002 Flächen verschiedener Eigentümer am Großen Ochsenkopf, u.a. auch der Bereich des sogenannten „Schwarzen Wegs“ samt mehreren Kleingärten von der Stadt angekauft. Ein Gartengrundstück ist noch im Privatbesitz. Es folgten konkrete Interessensbekundungen namhafter Unternehmen zur gewerblichen Nutzung des Areals. Zur Intensivierung der Ansiedlungsverhandlungen musste die gesamte Entwicklungsfläche zur Verfügung stehen. Aufgrund der städtebaulich und wirtschaftspolitisch angestrebten Ziele auf Basis des seinerzeitigen Gemeinderatsbeschlusses konnten die bestehenden Pachtverträge zur kleingärtnerischen Nutzung nicht aufrechterhalten werden. Auf dem Großen Ochsenkopf befindet sich im Westen das Schulgelände der Heidelberg International School und im Osten einige Wohngebäude und das unter Denkmalschutz stehende ehemalige OEG Bahnhofsgebäude.

### **6.3. Historie Areal Bergheimer Straße**

Das Areal des Betriebshofs Bergheimer Straße befindet sich im Eigentum der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB). 1892 wurde der Bau des Schlachthofes begonnen, dessen Flächen in den 1950er Jahren von den seit 1900 benachbarten Verkehrsbetrieben übernommen wurden. Es ist flankiert von der ehemaligen Feuerwache und dem Landfriedareal, zwei Flächen, die sich beide bereits in einer Phase der Transformation befinden. Die historischen Gebäude und die südliche Fassade der Wagenhalle stehen unter Denkmalschutz.

### **6.4. Darstellungen im Flächennutzungsplan**

Im Flächennutzungsplan 2015-2020 des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim ist der Große Ochsenkopf als Fläche für Gewerbe dargestellt. Im Jahr 2006 wurde der Rahmenplan Großer Ochsenkopf basierend auf dem Aufstellungsbeschluss und den beiden damals vorgesehenen Nutzungen – Schule im Westen und Gewerbe im Osten – erarbeitet. Im Flächennutzungsplan sind die Flächen an der Bergheimer Straße als Gemischte Baufläche dargestellt. Im Stadtteilrahmenplan Bergheim, Teil 2 Entwicklungskonzept und Maßnahmenvorschläge, Seite 38 ist die Verlagerung des Straßenbahnbetriebshofes bereits thematisiert.

## 6.5. Grünflächenentwicklung

Das ungenutzte Gewerbeareal des Großen Ochsenkopfs stellt eine bedeutsame Brachfläche mit guten Wegeverbindungen, Freiraumqualitäten und klimatischen und ökologischen sowie freizeitrelevanten Wirkungen dar. Eine Verlagerung des Straßenbahnbetriebshofs - beziehungsweise eine gewerbliche Überbauung des Großteils des Großen Ochsenkopfes - soll durch die Entwicklung neuer Freiraumpotenziale mit Verbindungsfunktionen, guter Erschließung/Erreichbarkeit und guten Aufenthaltsqualitäten innerhalb Bergheims ergänzt werden.

Bergheim fehlt eine wirksame „Grüne Infrastruktur“, das heißt, vernetzte öffentliche wie private Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten. So könnte zum Beispiel mit der Entsiegelung und Entwicklung eines kleinen Parks auf der alten Betriebshoffläche ein spürbares Freiraumpotenzial mobilisiert werden.

## 6.6. Klima, Naturschutz und Landschaft

Um die Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und des Artenschutzes berücksichtigen zu können, bedarf es einer sachgerechten Erfassung, Bewertung und Bilanzierung der voraussichtlichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes. Auf dieser Grundlage ist eine Planung und Bilanzierung der erforderlichen Ausgleichs- und/oder Ersatzmaßnahmen möglich. Aus dem Ergebnis dieser Bilanzierungen können die Kosten für die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ermittelt werden.

Gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 16.02.2017 war zu auch prüfen, „ob die Fläche Großer Ochsenkopf ... als Grünfläche festgelegt wird“.

Unter Vorbehalt der Ergebnisse einer gutachterlichen Umweltverträglichkeitsprüfung werden bezüglich der Auswirkungen folgende Einschätzungen gemacht:

- Der Bereich Großer Ochsenkopf umfasst insgesamt eine rd. 3,5 ha große Fläche, die südlich der Fuß- und Radwegeverbindung Schwarzer Weg durch extensiv gepflegte Wiesen und nördlich davon durch Ruderalfluren, Gestrüpp, Hecken, Gebüsche und einige Obstbäume bewachsen ist. Auf den südlich des Ochsenkopfs angrenzenden Bahnböschungen kommen überwiegend Saumbiotope mit Ruderalvegetation vor. Eine Parzelle wird derzeit noch als Schrebergarten gärtnerisch genutzt. Zur Erhaltung des Status quo wären weiterhin Pflegemaßnahmen notwendig.
- Bei Nichtdurchführung der geplanten Bebauung würden die Eingriffe (Versiegelung und Verlust der Biotopstrukturen) entfallen. Das Gebiet steht dann weiterhin als Lebensraum für Flora und Fauna und als Naherholungsort zur Verfügung.
- Die Brachfläche wird als innerstädtische bioklimatische Ausgleichsfläche betrachtet, die über den Neckartalabwind eine Belüftung der südwestlich gelegenen Siedlungsgebiete ermöglicht. 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 behindern.
- Die Ausgleichsfunktion der Brachfläche wird weiterhin durch die Lage zwischen den starken Emissionsquellen Straßenverkehr (B 37) und Schienenverkehr beeinträchtigt. Mit der Erhaltung der Fläche nördlich des geplanten Betriebshofes und Ergänzung mit einzelnen großkronigen Bäumen könnte die bioklimatische Funktion aufrechterhalten werden. Weitere Aussagen könnte nur ein Detailgutachten liefern.

Zum Rahmen dieser Prüfung gehört auch die Auseinandersetzung mit der Frage, in welcher Lage Grünflächen für den Stadtteil besonders wichtig sind. Grünflächen im innerstädtischen Bereich sind hinsichtlich ihrer Funktion für Ökologie und Naherholung grundsätzlich wichtig. Unter dem Gesichtspunkt der innerstädtischen Biotopvernetzung eignen sich Grünflächen, die vor allem aufgrund ihrer Lage und/oder ihrer Biotopausstattung im Sinne einer Erhaltung und Förderung der biologischen Vielfalt miteinander verknüpft werden können und geeignet sind, stadtnahe Grünflächen an das Biotopverbundsystem anzuschließen. Da die bestehende Biotopvernetzungskonzeption zurzeit auf Außenbereiche beschränkt ist, können zu besonders wichtigen Lagen innerstädtischer Grünflächen keine Aussagen getroffen werden.

Es wäre also bei der weiteren Planung innerstädtischer Grünflächen darauf zu achten, ob und wie die genannten Vernetzungsfunktionen erfüllt werden können. Dies bedeutet für die weitere Entwicklung des Stadtviertels - in Bezug auf die klimatische Verbesserung – auch quantitative Aspekte der Ausstattung einzelner Flächen zu berücksichtigen.

## **7. Bewertung perspektivischer Entwicklungen von Bergheim-West in Bezug auf die Standortwahl für den Straßenbahnbetriebshof**

Um die Auswirkungen der alternativen Straßenbahnbetriebshofstandorte zu vergleichen wurde die Frage gestellt, welche Chancen sich für die Entwicklung von Bergheim-West ergeben:

- Straßenbahnbetriebshof am Großen Ochsenkopf und gemischt genutztes Quartier an der Bergheimer Straße oder
- Gewerbegebiet am Großen Ochsenkopf und Straßenbahnbetriebshof an der Bergheimer Straße

### **7.1. Betriebshof am Großen Ochsenkopf und gemischt genutztes Quartier an der Bergheimer Straße**

Der Große Ochsenkopf liegt direkt am westlichen Stadteingang. Das hohe Verkehrsaufkommen beeinflusst die Entwicklungsflächen auf dem Großen Ochsenkopf stark, da tagsüber und nachts von großen Lärmauswirkungen auszugehen ist. Für eine gewerbliche Entwicklung ist die hervorragende Erreichbarkeit jedoch ein wichtiger Standortfaktor. Die Rahmenplanung aus dem Jahre 2006 stellt auf dem Großen Ochsenkopf zirka 4 Hektar gewerbliche Entwicklungsmöglichkeiten dar. Zirka 3 Hektar der Gewerbeflächen würden für den Betriebshof zur Verfügung gestellt. Im westlichen Bereich bleiben ausreichend Erweiterungsflächen für die „Heidelberg International School“.

Um eine Vorstellung von der Größe und dem Maß des geplanten Straßenbahnbetriebshofs zu erhalten, hilft ein Blick in die unmittelbare Nachbarschaft: Der Baumarkt an der Eppelheimer Straße weist eine ähnliche Kubatur auf. Für die Gestaltung der Fassade wurden Detailstudien vorgenommen, um eine Gliederung und Rhythmisierung zu erreichen. Die Gestaltung des Straßenbahnbetriebshofes ist ebenso wichtig, da auch dieses Bauwerk aus Sicht des Bahnreisenden als Stadteingang und von der gegenüberliegenden Bahnstadt, der Czernybrücke, und von der geplanten Fahrradbrücke an der Gneisenaustraße aus unterschiedlichen Perspektiven wahrgenommen wird.

Die Verbindung für Radfahrer von der Blücherstraße in die Wohnsiedlung Großer Ochsenkopf kann mit der Ansiedlung des Betriebshofs beibehalten werden. Die Radverkehrsführung und die Verbindung in andere Stadtteile in Nord-Südlicher und West-Östlicher Richtung ist noch zu detaillieren, um eine bestmögliche Anbindung Bergheims und der Siedlung am Großen Ochsenkopf zu erreichen.

Eine Ansiedlung des Betriebshofs und somit eine teilweise Überbauung der Fläche des Großen Ochsenkopfes sollte mit der Erschließung neuer Freiraumpotenziale - die Verbindungsfunktionen zwischen den Stadtteilen übernehmen und für die Bergheimer gut erreichbar sind - einhergehen. Dies bedeutet, dass mit der Überplanung des großen Ochsenkopfs einerseits dessen verbleibende Freiflächen mit einem ausreichenden Anteil strukturreich gestalteter Grün- und Freiflächen für ökologisch funktionsfähige Lebensräume für Tiere als Fortpflanzungs- und Ruhestätte, Rückzugsraum und Nahrungshabitat auf Flächen auf dem Großen Ochsenkopf versehen werden sollten. Außerdem sollten diese Grünräume mit weiteren, ganz unterschiedlichen Freiflächen an anderen Orten in Bergheim-West vernetzt werden, um die zuvor beschriebenen Klima-, Natur- und Landschaftsziele weiter zu verfolgen.

An der Bergheimer Straße würden fast 3 Hektar mit stadtquartiersprägendem historischen Gebäudebestand in einem dynamischen Umfeld für eine neue Entwicklung frei. Die zentrale Lage innerhalb eines urbanen Stadtteils bedeutet enorme Standortvorteile für Vielfalt, Mischung und Freiraum. So könnte in einer kleinteiligen Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Nahversorgung, Kultur und öffentlicher Grünfläche ein Quartier entstehen, das auch den vielfach gewünschten zentral gelegenen Treffpunkt für das Stadtviertel Bergheim-West aufnimmt. Quartiersbezogene Angebote für Bergheim-West wären dadurch im Zentrum des Stadtviertels besonders gut erreichbar. Darüber hinaus könnten sich Wechselwirkungen zur Entwicklung in den angrenzenden Quartieren - der ehemaligen Feuerwache und dem Landfriedareal - ergeben. In jedem Fall wäre eine Belebung der Erdgeschosszonen in zentraler Lage möglich. Gleichzeitig käme es durch eine Aktivierung der Erdgeschosszonen zu einer Belebung der Straßenräume auf beiden Straßenseiten. Und mit der Entstehung eines neuen Quartiers könnte - durch dieses hindurch führend - sowohl eine fußläufige Verbindung zwischen dem Landfriedareal und der ehemaligen Feuerwache geschaffen werden, als auch die Wegführung von der Kurfürstenanlage nach Norden fortgesetzt werden. Auf dem Areal an der Bergheimer Straße könnten, so wie auch in einigen angrenzenden Straßen, kleinteilige Läden und Werkstätten oder auch gastronomische Angebote entstehen.

Im Quartier des heutigen Betriebsgeländes bestünde vor allem auch die Möglichkeit für eine gemischte Wohnraumentwicklung an einem zentralen, aber relativ ruhigen Standort. Auf den Handlungsbedarf hinsichtlich Familien- und Seniorenwohnungen könnte hier geantwortet werden. Mit einer Entsiegelung eines Teilbereichs und der Entwicklung eines für viele Anwohner gut erreichbaren kleinen Parks könnte innerhalb des Quartiers ein Freiraumpotenzial mobilisiert werden, das sich nicht nur auf das Kleinklima positiv auswirkt, sondern auch die Lebensqualität in Bergheim-West spürbar verbessert. Bei der Entwicklung des neuen Quartiers sollte der Charakter von Bergheim-West und der Bezug zu den dort bereits Wohnenden oder Arbeitenden gewahrt werden.

Die ersten Schritte für das Entwicklungskonzept Bergheim-West haben gezeigt, dass bereits bei der Erarbeitung einer Aufgabenstellung für die städtebauliche Planung eine Beteiligung der Bürgerschaft gewinnbringend ist. Ein Vorteil für eine Neuentwicklung am Standort läge auch darin, die mobilisierbaren Potenziale von Bergheim-West kurzfristig nutzbar zu machen. Viele weitere Möglichkeiten ergeben sich erst im Kontext gesamtstädtischer Planungen.

## **7.2. Gewerbegebiet am Großen Ochsenkopf und Betriebshof in der Bergheimer Straße**

Die Lage des Großen Ochsenkopfes am Stadteingang in guter Erreichbarkeit der Autobahn und in Nähe von Hauptbahnhof und Haltestellen des ÖPNV ist ideal für gewerbliche Entwicklungen. Durch die Lage zwischen anbaufreier Bundesstraße in Troglage und Gleisbett wird eine zusätzliche Erschließungsstraße auf dem Gelände notwendig. Eine Wohnraumentwicklung ist wegen hoher Lärmbelastungen hier nicht vorgesehen. Die Rahmenbedingungen zu ökologischen, freiraumplanerischen und Vernetzungsaspekten unterscheiden sich nicht wesentlich von den Bedingungen als Standort für den Betriebshof. Lediglich in der Frage der

Stadtansicht kann hier – je nach Art und Umfang des anzusiedelnden Gewerbetriebs - eine kleinteiligere und damit für das Stadtbild gut verträgliche Lösung gefunden werden.

Am Standort Bergheimer Straße würde die im Stadtteilrahmenplan beschlossene Aufwertung des fast 3 Hektar großen Geländes auf nicht absehbare Zeit blockiert. Ein Neubau des Betriebshofes an der Bergheimer Straße würde aus Lärmschutzgründen eine komplette Einhausung notwendig machen. Eine ähnliche Großstruktur / Kubatur gibt es im Umfeld nicht. Sie ist in ein gewachsenes Stadtgefüge auch nur schwer integrierbar. Um dieses Problem zu bewältigen wurde bei der seinerzeitigen Umbauplanung des Betriebshofes für die Fassadengestaltung eine Mehrfachbeauftragung durchgeführt, um die dafür bestmögliche Variante zu finden. Dies wäre auch für einen Neubau sinnvoll.

Ein Betriebshof in zentraler Lage zwischen den zwei Entwicklungsflächen der ehemaligen Feuerwache und dem Landfriedareal würde deren Entwicklungsspielräume langfristig weiter stark einschränken. Eine kleinteilige Nutzungsmischung und Belebung der Erdgeschoßzonen würde durch den Betriebshof unmöglich. Die Belebung der Straßenräume wäre durch die Geschlossenheit des Areals weiterhin schwierig, da dafür jeweils nur eine Straßenseite zur Verfügung stünde. Ob eine Einsehbarkeit in den Betriebshof sinnvoll ist und wenn ja, ermöglicht werden kann, wäre noch zu untersuchen.

Mit der von der rnv dargestellten benötigten Grundfläche und deren Nutzung ist mit vertretbarem Aufwand keine darüber liegende Wohnraumentwicklung möglich. Das liegt an den Anforderungen an das Tragwerk und der notwendigen Abstellkapazität. Jegliche über dem Betriebshof liegende Nutzung würde zu dessen Einschränkungen führen. Außerdem sprechen der Nachweis für ausreichendes Tageslicht der Arbeitsstätten (nach Arbeitsstättenrichtlinie Beleuchtung), die Anforderungen an den Brandschutz sowie an den Schall- und Erschütterungsschutz gegen ein hybrides Bauwerk. Finanzielle Aspekte wie die Fördermöglichkeiten bei weiterer Verzögerung der Umsetzung spielen ebenfalls eine entscheidende Rolle.

Eine Wohnraumentwicklung könnte also nicht im Quartier, sondern nur punktuell in Ergänzung des Bestandes an anderer Stelle in Bergheim-West stattfinden. Ein wesentliches Handlungsfeld für eine Verbesserung der Lebensqualität wäre deutlich eingeschränkt.

Der weiterhin hohe Versiegelungsgrad würde die klimatischen Bedingungen am Standort Bergheimer Straße keinesfalls verbessern. Ein Beitrag zur Verbesserung von Freiraum- und Aufenthaltsqualität im Stadtviertel ist mit dem Betriebshof am heutigen Standort schwer möglich.

### **7.3. Fazit**

Ein Straßenbahnbetriebshof ist eine Infrastruktur mit hoher gesellschaftlicher Relevanz für den öffentlichen Nahverkehr, die in zentraler Lage im Netz angesiedelt werden muss. Ein Betriebshof an der Bergheimer Straße zeigt schon heute größere Funktionsstörungen im Stadtviertel und Entwicklungseinschränkungen als es Auswirkungen dieser Art durch die Ansiedlung auf dem Gelände Großer Ochsenkopf geben würde.

An der Bergheimer Straße ist eine vielfältige Bebauung, die eine Durchlässigkeit und Belebung der Erdgeschosszonen ermöglicht und notwendige Freiräume schafft, von großem Vorteil für das ganze Stadtviertel, da mit ihr eine nachhaltige Entwicklung des Quartiers einhergeht. Der Standort Bergheimer Straße eignet sich gut für eine differenzierte Wohnnutzung. Die zentrale Lage an der Bergheimer Straße bietet sich zudem für soziale und kulturelle Einrichtungen und Begegnungsorte im Stadtviertel an. Eine zentral an der Bergheimer Straße liegende öffentliche Grünfläche könnte dauerhaft eine wohnortnahe Versorgung mit Grünflächen bieten, die vom hohen Verkehrsaufkommen wenig belastet ist und sich günstig auf das Kleinklima auswirkt.

Für die Entwicklung von Bergheim-West wäre der Standort des Betriebshofes am Großen Ochsenkopf zwar ebenso wie eine andere gewerbliche Entwicklung ein Eingriff in das dort vorhandene Freiraumgefüge, jedoch im Vergleich zum Verbleib am heutigen Standort mit mehr Chancen für eine hohe Lebensqualität für das ganze Stadtviertel verbunden. Dies ist vor allem durch die vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten in zentraler Lage im Stadtviertel begründet, die den Bedürfnissen vor allem der Wohnbevölkerung, aber auch der Beschäftigten besser gerecht werden können. Dazu zählen die Chancen für die Schaffung eines Freiraums mit Aufenthaltsqualität, Verbesserung des kleinräumlichen Klimas und das Potenzial der Vernetzung mit weiteren ökologisch und klimatisch wirksamen Räumen im Stadtviertel und darüber hinaus. Es zählen dazu die Möglichkeiten, die für Begegnungsräume und Treffpunkte für eine Vielzahl von Bürgerinnen und Bürgern mitten in Bergheim-West entstehen können. Und es bestehen größere Chancen, die Potenziale für Vielfalt, Mischung und Kleinteiligkeit in und für Bergheim-West zu heben. Dies ist vor allem deshalb relevant, weil eine Vielzahl von Rahmenbedingungen nur durch gesamtstädtische Lösungsansätze verbessert werden können und damit einen längerfristigen Entwicklungshorizont haben. Die Fachplanung, Beratung und Bürgerbeteiligung haben jedoch deutlich gemacht, dass es bereits mit der Standortentscheidung zu spürbaren Verbesserungen im Stadtviertel kommen muss.

Mit der Standortentscheidung sind jedoch noch viele weitere Handlungsbedarfe, die sich aus der Analyse und dem Entwicklungskonzept ergeben haben, offen.

## **8. Nächste Schritte**

In der nächsten Phase sollen die Ergebnisse des Entwicklungskonzeptes deshalb fortgeführt, ergänzt und konkretisiert werden. Dies soll in zwei parallel und miteinander verzahnt laufenden Entwicklungssträngen geschehen und in ein konkretes Maßnahmenprogramm münden. Dabei ist grundsätzlich auf die Wechselwirkungen mit gesamtstädtischen Planungen zu achten. Die nächsten Schritte und Entwicklungsstränge sind:

- Erstellung eines Integrierten Handlungskonzeptes: Die Erarbeitung ist Fördervoraussetzung und Grundlage für die Freigabe von Mitteln aus der Städtebauförderung, zur Finanzierung von Einzelmaßnahmen in einem Sanierungsgebiet. Es wird mit dem geplanten Quartiermanagement, in Verbindung mit einer intensiven Einbindung der Bewohner, erstellt.
- Städtebauliche Sanierungsmaßnahme: Dafür sind zunächst die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen zur Ausweisung eines Sanierungsgebietes, dessen förmliche Festlegung mit Zielen und Zwecken, die städtebauliche Planung sowie weitere formale Schritte notwendig, um die erforderlichen Maßnahmen durchführen zu können.

Im Ergebnis sollen beide Entwicklungsstränge in ein konkretes Maßnahmenprogramm, zur Entwicklung des Stadtviertels in den kommenden rund 10 Jahren, münden. Das Maßnahmenprogramm und dessen Umsetzung wird durch den Gemeinderat zur Beschlussfassung beraten. Während dieses weiteren Prozesses bietet das Entwicklungskonzept zeitgleich für die laufenden Einzelvorhaben eine Bewertungsgrundlage, in wie weit das jeweilige Einzelvorhaben die Entwicklungsperspektiven des Stadtviertels beeinflusst.

### **8.1. Erstellung eines Integrierten Handlungskonzeptes und Einrichtung eines Quartiermanagements für Bergheim-West**

Der Gemeinderat hat im Dezember 2016 im Zuge der Haushaltsberatungen beschlossen, ein Gutachten zur Einrichtung eines Quartiermanagements Bergheim-West zu beauftragen. Dies

wurde Ende 2017 in Auftrag gegeben. Entsprechende Mittel sind im Doppelhaushalt 2017/18 enthalten. Der Gutachter wird 2018 eine Sozialraumanalyse und Befragung im Stadtviertel durchführen und auf dieser Grundlage sowie den Ergebnissen des Entwicklungskonzeptes ein Konzept für das geplante Quartiermanagement erstellen. Die Einrichtung des Quartiermanagements ist für ca. Mitte 2019 vorgesehen. Nach der Einrichtung des Quartiermanagements wird von der Stadt Heidelberg gemeinsam mit den Akteuren vor Ort ein Integriertes Handlungskonzept (IHK) aufgestellt. Ein IHK ist ein strategisches Planungs- und Steuerungsinstrument der Stadtentwicklung. Es beruht auf der ganzheitlichen Betrachtung eines städtischen Teilraumes und geht damit über rein baulich-investive Maßnahmen deutlich hinaus. IHKs nehmen stattdessen den jeweils betrachteten Raumausschnitt als Ganzes in den Fokus. Sie erfassen seine ökonomischen, sozialen und ökologischen Rahmenbedingungen und bündeln ressortübergreifend seine Ressourcen.

Das Integrierte Handlungskonzept für Bergheim West soll aufbauend auf dem vorliegenden Entwicklungskonzept Entwicklungsziele und Maßnahmenvorschläge für die bereits bearbeiteten Themenfelder Grün- und Freiflächen, Wohnen und Arbeiten sowie Verkehr weiter vertiefen und zudem einen Schwerpunkt auf die sozialen Fragestellungen legen wie Zusammenleben und Integration, Aufwachsen und Älter werden, Kultur, Bildung und Freizeit. Die zur Einrichtung des Quartiermanagements und für die Erstellung des IHK notwendigen Mittel sollen in den kommenden Doppelhaushalt 2019/20 eingebracht werden.

## **8.2. Städtebaulich konzeptionelle Planungen und Vorbereitende Untersuchungen**

Weitere vertiefende städtebauliche Planungen sowie die Umsetzung von Maßnahmen sind von finanziellen Mitteln abhängig. Daher soll die Ausweisung eines Sanierungsgebietes eingeleitet werden, wofür Vorbereitende Untersuchungen als Grundlage notwendig sind. Dies ist die Voraussetzung, um Mittel aus der Städtebauförderung für die Umsetzung von Maßnahmen zu erhalten. Mit Vorbereitenden Untersuchungen (§ 141 Baugesetzbuch) für ein Sanierungsgebiet Bergheim-West soll baldmöglichst begonnen werden. Anhand eines in die weiteren Entwicklungsperspektiven integrierten Freiraumkonzeptes können bestehende und potenzielle Grün- und Freiflächen aufgewertet und entwickelt werden. Grundlage des Konzeptes ist eine Erhebung und Bewertung der Freiraumstrukturen. Zudem sind im nächsten Schritt räumlich verortete konzeptionelle Planungen für im Entwicklungskonzept benannte Impulsorte zeitnah anzugehen.

Das Jahr 2018 ist vor allem dafür zu nutzen, die Inhalte der Untersuchungen aufeinander abzustimmen um Synergien herzustellen und Überschneidungen auszuschließen. Letztlich soll das Entwicklungskonzept als abgestimmtes Gesamtkonzept sowohl den unmittelbar bevorstehenden Projektumsetzungen als auch der langfristigen Planung in gegenseitiger Wechselwirkung zwischen Gesamtstadt und Stadtviertel dienen.

## **8.3. Auswirkungen der Standortentscheidung auf bestehende Planungen**

### **Großer Ochsenkopf**

Wird der Straßenbahnbetriebshof auf einen Teilbereich des Großen Ochsenkopfes verlagert, so ist eine Neufassung der Rahmenplanung für den Großen Ochsenkopf von 2006 notwendig. Dies könnte sowohl eine Aufhebung der damaligen Pläne als auch eine Fortentwicklung für weitere gewerbliche Nutzer bedeuten. Wird der Straßenbahnbetriebshof am Standort Bergheimer Straße verbleiben, so ist eine Fortschreibung der Rahmenplanung für den Großen Ochsenkopf von 2006 notwendig. Unter anderem sind die neuen Entwicklungen – insbesondere die neugeplante Radverkehrsführung – in der Rahmenplanung zu berücksichtigen.

### **Betriebshof Bergheimer Straße**

Wird der Betriebshof verlagert und die Flächen für eine Nachnutzung frei, so ist in einem konkurrierenden Verfahren ein Nutzungskonzept sowie ein Konzept für die bauliche und freiraumplanerische Entwicklung zu erarbeiten. Nach Beschluss vom 16.02.2017 (Drucksache 0014/2017/BV) sollen 40 % der Fläche als öffentliche Grünfläche gestaltet werden (vergleiche Anlage 7). Für eine mögliche Wohnnutzung an diesem Standort ist zudem ein Wohnzielgruppenkonzept zu erarbeiten.

Sollte der Straßenbahnbetriebshof auf der Bergheimer Straße verbleiben, so wird die rnv die Planungen von 2014 für die Weiterentwicklung zugrunde legen und den zwischenzeitlichen veränderten Rahmenbedingungen anpassen. Eine Dachnutzung oder Begehbarkeit des Daches für Dritte ist nicht vorgesehen.

Nähere Informationen hierzu sind aus der Vorlage „Betriebshof Heidelberg: Standortentscheidung“ zu entnehmen. Im Besonderen wird dabei auf die Punkte 2.3.1, 3. und Anlagen 1 und 2 dieser Vorlage verwiesen.

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

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist in diesem Planungsstadium noch nicht vorgesehen, er wird bei konkreten Planungen einbezogen.

## **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:
SL 8/9/11 KU 1	+	<p>Groß – und kleinräumige Freiflächen erhalten und entwickeln Bewahrung des Charakters als Stadt im Grünen Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern. Kommunikation und Begegnung fördern.</p> <p><b>Begründung:</b> Ein Neuordnungskonzept zur Verbesserung der stadträumlichen Aufenthaltsqualität ist Ziel des Entwicklungskonzepts und zudem Inhalt von Vorbereitenden Untersuchungen.</p> <p><b>Ziel/e:</b> Investitionen fördern, die einen gleichermaßen sozialen, ökonomischen und ökologischen Nutzen aufweisen.</p>
QU 2	+	<p><b>Begründung:</b> Durch öffentliche Zuschüsse werden im Sanierungsgebiet zukünftige private und öffentliche Maßnahmen gefördert.</p> <p><b>Ziel/e:</b> Einzigartigkeit von Stadt- und Landschaftsraum sowie historisches Erbe der Stadtteile bewahren. Erhaltenswerte kleinräumige städtebauliche Qualitäten respektieren.</p> <p><b>Begründung:</b> Bergheim-West soll als Stadtquartier in seiner Gestalt verbessert und mit seinen historischen Identifikationspunkten gestärkt werden.</p>
SL 1/2	+	

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet

Prof. Dr. Eckart Würzner

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
01	Entwicklungsperspektiven für Bergheim-West, Internationales Stadtbauatelier Stuttgart
02	Bestandsaufnahme, Analyse und Handlungsansätze
03	Stellungnahme von drei beratenden Heidelberger Planern „Doppelte Innenentwicklung für Bergheim-West“
04	Stellungnahme von Vertretern der Umweltverbände „Naturnahes Kleinod als Gewerbefläche? – eine ökologische Bewertung der Ochsenkopfwiese“
05	Dokumentation 1. Bürgerforum (18.07.2017)
06	Dokumentation 2. Bürgerforum (07.11.2017)
07	Gegenüberstellung Flächengrößen