

# Stadt Heidelberg

Drucksache:

**0147/2016/BV**

Datum:

10.05.2016

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, Amt für Liegenschaften

Dezernat V, Kämmereiamt (20.3)

Betreff:

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

## Beschlussvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen  
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 08. November 2016

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Wieblingen, Bergheim	29.09.2016	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	12.10.2016	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	23.11.2016	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	07.12.2016	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	20.12.2016	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

Drucksache:

**0147/2016/BV**

00266923.doc

...

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

Die Bezirksbeiräte Bergheim und Wieblingen, 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 rd. 4.200 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 Bezirksbeirates Bergheim und Wieblingen vom 29.09.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung der Bezirksbeiräte Bergheim und Wieblingen vom 29.09.2016

### 2.2 **Großer Ochsenkopf Heidelberg Bergheim hier: Machbarkeitsuntersuchung eines Straßenbahnbetriebshofs der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH auf einem Teilbereich des Großen Ochsenkopfs** 0147/2016/BV

Zu diesem Tagesordnungspunkt sind Pläne ausgehängt.

Herr Buter von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) trägt eine Power-Point-Präsentation zur Machbarkeitsuntersuchung Straßenbahnbetriebshof Großer Ochsenkopf vor (siehe Anlage 06 zur Drucksache 0147/2016/BV).

Bereits während seines Vortrages kommen aus den Gremien sowie von anwesenden Mitgliedern des Gemeinderates diverse Fragen zu möglichen Alternativstandorten, nötigen Höhenanpassungen und Gleisverlegungen für den Standort Großer Ochsenkopf, Festschreibung und Aufwertung einer verbleibenden Grünfläche am Rande des geplanten Straßenbahnbetriebshofs und Alternativnutzung des Areals am Großen Ochsenkopf (falls das Vorhaben nicht realisiert werde) sowie zum Standort für Busse und einer möglichen Nachnutzung des alten Betriebshofes in der Bergheimer Straße auf, die – soweit in diesem Rahmen möglich – von Herrn Buter sowie Frau Lohe vom Stadtplanungsamt beantwortet werden.

Bezirksbeirat Dr. Linhart (Wieblingen) bringt einen neuen Alternativstandort, der bisher noch nicht untersucht worden sei, ein: Das Airfield (Konversionsfläche im Pfaffengrund) eigne sich aufgrund der Größe seiner Meinung nach besonders gut, um dort einen kombinierten Betriebshof für Straßenbahnen und Busse zu bauen. Da die Fläche eben sei, seien weder aufwändige sowie teure Aufschüttungs- noch Abtragungsarbeiten nötig. Außerdem müsse keine Grünfläche zubetoniert werden, von daher seien keine Probleme hinsichtlich des Naturschutzes und der Ökologie zu befürchten. Das Areal sei zudem weit genug von einer Wohnbebauung entfernt, so dass keine Anwohner durch Lärmbelästigungen gestört würden. Im Hinblick auf eine in Zukunft notwendige Anbindung des Patrick-Henry-Villages an das Stadtzentrum sei eine für seinen Vorschlag nötige Erweiterung des Schienennetzes von der Eppelheimer Straße entlang des Diebsweges bis zum Airfield auch keine unnötige Investition, sondern ein Grundstein für eine solche Verbindung.

Die Idee von Bezirksbeirat Dr. Linhart findet Anklang in den Gremien.

Frau Greßler sagt zu, diesen Vorschlag bezüglich eines Alternativstandorts für einen Straßenbahn- und Busbetriebshof mit der Bitte um Prüfung weiterzugeben.

Herr Buter indes äußert bereits heute Bedenken, ob der Alternativstandort Airfield berücksichtigt werden könne. Seiner Meinung nach müssten Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aus der Stadtmitte zum Flugplatz zu viele Leerkilometer fahren, um nach Betriebsschluss ins Depot zu gelangen beziehungsweise morgens auszurücken. Dies sei unwirtschaftlich und somit nicht wünschenswert. Zudem sehe er die bisher nicht vorhandene Anbindung ans Schienennetz kritisch.

Hierauf meldet sich Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz zu Wort und gibt Herrn Buter in dieser Hinsicht Recht. Ein Betriebshof müsse aus wirtschaftlichen Gründen in zentraler Lage angesiedelt sein. Er könne sich nach wie vor eine Renovierung des Betriebshofes an

alter Stelle in der Bergheimer Straße (möglicherweise mit einer Überbauung) – eventuell auch bei laufendem Betrieb - vorstellen und teilt mit, dass er derzeit keinen Handlungsdruck sehe, einen Straßenbahnbetriebshof am Großen Ochsenkopf zu bauen. Man solle in Ruhe überlegen, beraten und entscheiden und dabei im Vorfeld zuerst die Finanzierung eines solchen Projektes sicherstellen. Dem schließt sich Stadtrat Rothfuß an. Er sehe keine Notwendigkeit dieses Thema nun schnell abzuhandeln; viel zu viele Fragen seien noch offen.

Als nächstes entwickelt sich eine Debatte zwischen den Mitgliedern der Gremien und Herrn Buter bezüglich der Finanzierung eines solchen Vorhabens (finanzieller Aufwand für die Stadt Heidelberg, Zuschüsse durch das Landesverkehrsministerium, Förderbedingungen, Antragsverfahren, Zusatzkosten durch Auslagerung von Bahnen während der Bauzeit, Bau in einer oder mehreren Phasen).

Stadträtin Spinnler blickt zurück auf die vormals angedachte Renovierung des alten Betriebshofes. Für dieses Bauvorhaben habe bereits vor einigen Jahren eine Kostenrechnung vorgelegen, die durch den Fortgang der Zeit und die damit verbundene Kostensteigerung wahrscheinlich nicht mehr aktuell sei. Sie fordert, dass die Verwaltung eine vernünftige Datengrundlage in Form einer Synopse liefere, um einen Vergleich der aktuellen Kosten für die Renovierung des Standorts Bergheimer Straße und dem Neubau am Großen Ochsenkopf ziehen zu können.

Eine Renovierung des alten Standorts sieht Herrn Buter unter anderem aus folgendem Grund als nicht realisierbar an: Wegen der Grundstücksverhältnisse müsse man dort in mehreren Abschnitten bauen, hierfür müssten wesentliche Teile des Betriebs temporär in umliegende Orte (zum Beispiel Edingen) verlagert werden. Dies verursachte enorme zusätzliche Kosten und störe den Betriebsablauf auf längere Sicht erheblich.

Bezirksbeirat Braun (Bergheim) bringt dennoch den Gedanken ein, den alten Betriebshof in der Bergheimer Straße nicht aufzugeben, da er gewisse Erweiterungsmöglichkeiten durch die Hinzunahme von Gelände der Emil-Maier-Straße (eventuell auch unter Einbeziehung des Dezernats 16 nach möglichem Wechsel auf die Konversionsflächen) sehe.

Im Rahmen einer **Sitzungsunterbrechung von 19.19 Uhr bis 19.33 Uhr** melden sich mehrere Bürgerinnen und Bürger zu Wort. In der Hauptsache äußern sie sich als Anwohner beziehungsweise Bürger Bergheims negativ zum vorgestellten Projekt Straßenbahnbetriebshof Großer Ochsenkopf und monieren, dass die soeben vorgestellte Präsentation sich hauptsächlich auf Kostengesichtspunkte und Wirtschaftlichkeit berufe. Sie dagegen sehen die bestehende Grünfläche als unbedingt erhaltenswert an. Diese sei schließlich eine der wenigen Freiflächen des bereits jetzt verkehrsintensiv belasteten Stadtteils und trage so zum klimatischen Ausgleich bei (in diesem Rahmen wird unter anderem auf die Klimaanalyse 2015 verwiesen). Die Wiese diene überdies als Begegnungsstätte für die Bewohner Bergheims und Wieblingens. Weiter befürchten die Redner bei Umsetzung des heute vorgestellten Vorhabens starke weitere Lärmbelästigungen und Erderschütterungen sowohl durch den Bau sowie den späteren Betrieb. Das Angebot der Verwaltung, Ausgleichsflächen für das zu bebauende Areal zu suchen, können sie nicht nachvollziehen. Sie können sich nicht vorstellen, dass eine ähnlich große, gleichwertige Grünfläche im Stadtteil angeboten werden könne.

Herr Buter nimmt hierzu wie folgt Stellung: Auch er sehe die Bebauung einer Grünfläche nicht als optimale Lösung an, leider seien allerdings die Flächen der bisher geprüften Alternativstandorte aus den unterschiedlichsten Gründen aus den Überlegungen der RNV herausgefallen. Der Große Ochsenkopf sei für das Unternehmen derzeit der einzig denkbare Standort.

Herr Müller vom Stadtplanungsamt gibt hierauf zu bedenken, dass der angestrebte Neubau (mit anschließender Aufstockung der Straßenbahnzahl beziehungsweise

Austausch von 30-Meter-Bahnen in 40-Meter-Bahnen = größeres Platzangebot auf den einzelnen Linien – wie von Herrn Buter im Laufe der oben beschriebenen Diskussion erklärt) eine Optimierung des ÖPNV mit sich bringen werde und hierdurch dessen Leistungsfähigkeit und Attraktivität gesteigert werden könne. Dies wiederum reduziere den motorisierten Individualverkehr (MIV) und könne so zu einer Verkehrsentslastung im Stadtgebiet beitragen. Weiter führt er aus, dass der heute aushängende Plan zwar den Eindruck erwecke, die Planungen seien weit gediehen. Dies sei allerdings nicht der Fall. Selbstverständlich werde man bei der Vertiefung der Planung Maßnahmen zum Schutz der Bürger ergreifen, intensiv nach adäquaten Ausgleichsflächen suchen und ein ~~Klimagutachten~~ *Gutachten zu den Ausgleichsflächen (Anmerkung: Berichtigung durch die Protokollführung am 06.10.2016)* in Auftrag geben.

In der abschließenden Diskussionsrunde äußern sich die Mitglieder der Bezirksbeiräte Bergheim und Wieblingen ablehnend gegenüber dem heute dargelegten Vorhaben. Keine Frage sei allerdings, dass der Bau eines neuen Betriebshofes an einer noch zu findenden Stelle im Stadtgebiet (möglicherweise Airfield) oder an alter Stelle in der Bergheimer Straße nötig sei. Die heute vorgestellte Planung werde – auch aufgrund der Splittung von Bus- und Straßenbahnbetriebshof und der fehlenden Synergieeffekte – als unbefriedigend angesehen. Im Besonderen lehne man das Projekt auch unter ökologischen Aspekten ab.

Frau Greßler verliert anschließend den Beschlussvorschlag der Verwaltung und möchte über diesen abstimmen lassen.

Bezirksbeirätin Illgner (Bergheim) meldet sich hierauf, um einen Gegenantrag zu formulieren und bittet, über diesen abstimmen zu lassen.

Frau Greßler gibt dem statt und Bezirksbeirätin Illgner verliert daraufhin folgenden

**Antrag:**

Die Bezirksbeiräte Bergheim und Wieblingen empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Gemeinderat **stimmt** der vom Stadtplanungsamt vorgelegten Beschlussvorlage und somit einer Verlagerung des Betriebshofes auf den Großen Ochsenkopf **nicht zu**.

**Abstimmungsergebnis Bergheim: beschlossen mit 8:2:1 Stimmen**

**Abstimmungsergebnis Wieblingen: beschlossen mit 10:0:1 Stimmen**

Mit diesem Abstimmungsergebnis wird das vorgestellte Vorhaben, den Straßenbahnbetriebshof auf eine Teilfläche des Großen Ochsenkopfs zu verlagern, von beiden Bezirksbeiräten (Bergheim und Wieblingen) abgelehnt.

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung wird aus diesem Grund nicht mehr zur Abstimmung gestellt.

**gezeichnet**  
Isolde Greßler  
Vorsitzende

**Ergebnis: Beschlussempfehlung abgelehnt, mit Arbeitsauftrag**

## **Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 12.10.2016**

**Ergebnis:** vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt

## 1. 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.

## 2. Ausgangslage für die Betriebshofverlagerung

### 2.1. 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 04 und 05 dargestellt.

### 2.2. Machbarkeitsuntersuchung

*(Siehe Anlagen 02 und 03 „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.

### **2.3. 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.

## **3. Entwicklungsvoraussetzungen**

*(Siehe Anlage 01 „Räumliche Einbindung Großer Ochsenkopf“)*

### **3.1. 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.

### **3.2. Städtebauliche Rahmenplanung**

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

### **3.3. Bauliche Entwicklungen im Umfeld**

Eine geplante Fuß- und Radwegebrücke 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.

### **3.4. Grundeigentumsverhältnisse**

Der Großteil der Flächen steht im Eigentum der Stadt Heidelberg. Ein Flurstück 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.

### **3.5. Vorkaufsrechte**

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.

## **4. Planungsrechtliche Ausgangslage**

### **4.1. 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 Paragraph 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.

## **5. Natur und Landschaft**

### **5.1. 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.

## **5.2. 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.

## **5.3. 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.

## **5.4. 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.

## **5.5. 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.

## **6. 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.

## **7. 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 Betriebshofs 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.

## **8. 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.

In der gemeinsamen Bezirksbeiratssitzung Bergheim-Wieblingen sowie im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und Gemeinderat wird ein Vertreter der rnv für Fragen bereit stehen.

## **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

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
01	Plan Räumliche Einbindung Großer Ochsenkopf
02	Machbarkeitsuntersuchung rnv Grundriss Variante 27
03	Machbarkeitsuntersuchung rnv Schnitt Variante 27
04	Standortevaluation rnv Stadtgebiet Heidelberg
05	Untersuchung zur Eignung des Messplatzes Kirchheim als rnv-Betriebshof
06	Präsentation – Tischvorlage zur Sitzung der Bezirksbeiräte
07	Sachantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 11.10.2016 <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 12.10.2016)</b>
08	Sachantrag der Fraktion SPD vom 11.10.2016 <b>(Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 12.10.2016)</b>