

Stadt Heidelberg

Drucksache:

0014/2017/BV

Datum:

19.01.2017

Federführung:

Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen

Beteiligung:

Dezernat II, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Dezernat II, Stadtplanungsamt

Dezernat IV, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Dezernat IV, Landschafts- und Forstamt

Dezernat V, Amt für Liegenschaften

Betreff:

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

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	01.02.2017	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	08.02.2017	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	16.02.2017	Ö	() ja () nein () ohne	

Drucksache:

0014/2017/BV

00269856.doc

...

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgende Beschlüsse:

1. *Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung samt Matrix der rnv zur Kenntnis und 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.*
2. *Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen der rnv zu begleiten und die notwendigen Verhandlungen fortzuführen. Die städtebaulichen Planungen für das Umfeld sind entsprechend anzupassen.*
3. *Die Verwaltung berät die rnv bei der Durchführung eines Bürgerbeteiligungsverfahrens gemäß den Heidelberger Leitlinien zur mitgestaltenden Bürgerbeteiligung zur Ausgestaltung des Betriebshofs und des Umfelds.*
4. *Zur etwaigen Umnutzung und Neugestaltung des alten Betriebshofs wird ein Bürgerbeteiligungsverfahren stattfinden.*
5. *Der Vertreter der Stadt Heidelberg in der Gesellschafterversammlung der rnv möchte sämtlichen, für die Projektumsetzung notwendigen Beschlüssen, in der Gesellschafterversammlung der rnv zustimmen. Auf die Erteilung einer abweichenden Weisung wird verzichtet.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	ca. 63.982.000 €
1. Investitionskosten rnv für Betriebshoferstellung - 1. Bauabschnitt - 2. Bauabschnitt	ca. 28.300.000 € ca. 18.000.000 €
2. Betriebserschwerwis Anmietung Busabstellung	ca. 2.000.000 €
3. Betriebserschwerwis Straßenbahn	ca. 6.300.000 €
4. Neubau 2 Haltestellen	ca. 1.400.000 €
5. Verlegung OEG Gleistrasse	ca. 3.400.000 €
6. Abschreibung Planungskosten Betriebshof Bergheim	ca. 2.500.000 €
7. Betriebserschwerwis während des Baus	ca. 1.200.000 €
8. Grundstückskauf von MVV-Verkehr rd. 4.200 m ²	ca. 882.000 €
Einnahmen:	ca. 39.105.000 €
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. Verwertung Bergheimer Straße	ca. 20.000.000 €
5. Grundstücksverkauf an MVV-Verkehr rd. 1.450 m ²	ca. 305.000 €
Finanzierung:	ca. 24.877.000 €
zu 1.: Kostentragung Investitionskosten durch rnv nach Abzug Zuschüsse, Weitergabe der jährlichen Kapital- und Betriebskosten nach tatsächlicher ÖPNV-Nutzung Aufgabenträger	ca. 29.300.000 €
zu 4.: Komplementärfinanzierung Haltestellen durch Stadt nach Abzug Zuschüsse im Rahmen einer abzuschließenden Kostenteilungsvereinbarung - vorbehaltlich der haushaltsrechtlichen Mittelbereitstellung in 2018	ca. 900.000 €
zu 5.: Kostentragung Investitionskosten durch rnv nach Abzug Zuschüsse im Rahmen der Baumaßnahme Betriebshof und Weitergabe der jährlichen Kapital- und Betriebskosten nach tatsächlicher ÖPNV-Nutzung Aufgabenträger	ca. 2.100.000 €
zu 8. bzw. 5.: Grundstückskauf von MVV-Verkehr netto rd. 2.750 m ² Mittelbereitstellung im Rahmen des Grundstücksfonds THH 23 in 2017	ca. 577.000 €

Zusammenfassung der Begründung:

Der Betriebshof der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen und es bedarf eines Ersatzstandorts. Aufgrund der Beschlusslage der Aufsichtsratssitzungen der HSB und SWH GmbH hat die Verwaltung dem Gemeinderat in seiner Sitzung am 20.12.2016 empfohlen, im Rahmen der Sitzungsfolge Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (01.02.2017), Haupt- und Finanzausschuss (08.02.2017) und Gemeinderat (16.02.2017) abweichend von der bisherigen Beschlusslage des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 23.11.2016 eine abschließende Standortentscheidung zu treffen.

Begründung:

1. Allgemeines

Mit Vorlage 0393/2016/BV war beabsichtigt, die Behandlung des Themas im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (23.11.2016), Haupt- und Finanzausschuss (07.12.2016) und Gemeinderat (20.12.2016) zu gewährleisten.

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 23.11.2016 entschieden, die Thematik bis zur nachfolgenden Sitzung am 01.02.2017 zu vertagen verbunden mit dem Wunsch, die bisherigen Standorte plus Airfield in einer groben Matrix ergänzend gegenüber zu stellen und die danach verbleibenden Standorte bis Ende des Jahres 2017 unter Zuhilfenahme einer externen Beratung einer vertiefenden Untersuchung unterziehen.

2. Zwischenzeitliche Entwicklungen zum Thema

2.1. Appell der städtischen Gesellschaften HSB GmbH bzw. SWH GmbH

Sowohl der Aufsichtsrat der HSB GmbH als auch der Aufsichtsrat der SWH GmbH hat auf Antrag eines Arbeitnehmervertreters den Beschluss gefasst, an den Gemeinderat zu appellieren, aufgrund der sehr kritischen Situation des Betriebshofes Bergheimer Straße die weitere Verzögerung einer Entscheidung über einen Neubau zu überdenken.

Daneben wurde die HSB beauftragt, ein entsprechend aussagekräftiges und übersichtliches Eckpunktepapier als Grundlage für die zu treffende Entscheidung von der rnv anzufordern und kurzfristig zur Verfügung zu stellen. Dieses Papier wurde auch im Rahmen der nichtöffentlichen Haupt- und Finanzausschusssitzung am 07.12.2016 dem politischen Gremium zur Verfügung gestellt (siehe Anlage 01).

Die Notwendigkeit für den Beschluss sah der Aufsichtsrat darin gegeben, dass in Anbetracht des technischen Zustandes des Betriebshofes Bergheimer Straße das Eintrittsrisiko steigt, dass der Betriebshof wegen Brandschutz-, Arbeitssicherheits- oder Gleismängeln behördlich stillgelegt wird. Dies würde zu deutlichen Mehrkosten aufgrund der dringend zu schaffenden Alternativmaßnahmen für die Gesellschaften führen. Mit einem getroffenen Neubaubeschluss könnte das Risiko minimiert werden, da die aktuelle Situation dann nur noch zeitlich begrenzt wäre und dies auch damit dokumentiert ist.

Aufgrund der Konkurrenzsituation des Heidelberger Betriebshof-Projektes zu Projekten anderer Städte sieht der Aufsichtsrat auch die Gefahr, dass bei weiterer zeitlicher Verschiebung die ohnehin begrenzten Landesfördermittel für Heidelberg reduziert werden oder ganz verloren gehen. Dies würde zu wirtschaftlichen Nachteilen in den Gesellschaften führen.

2.2. Überarbeitete Vorlage

Aufgrund der Beschlusslage der Aufsichtsratssitzungen der HSB und SWH GmbH hat die Verwaltung dem Gemeinderat in seiner Sitzung am 20.12.2016 empfohlen, im Rahmen der Sitzungsfolge Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (01.02.2017), Haupt- und Finanzausschuss (08.02.2017) und Gemeinderat (16.02.2017) -abweichend von der bisherigen Beschlusslage des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 23.11.2016- eine abschließende Standortentscheidung zu treffen.

Die Vorlage 0393/2016/BV wurde nun durch die aktuelle Vorlage ersetzt. Grundlage ist das Eckpunktepapier der rnv, welches in Punkt 3. mit ergänzenden Informationen als Entscheidungsgrundlage ausgeführt wird. Dabei werden nun die Vor- und Nachteile sowie die monetären Auswirkungen aller Standorte, die nicht auf Grund eines Ausschlusskriteriums ausgeschieden sind berücksichtigt (Standorte „Teilbereich Ochsenkopf“ und „Altstandort Bergheim“) und in eine direkte Gegenüberstellung gebracht. Somit ist nun eine direkte Vergleichbarkeit möglich und eine Entscheidungsfindung wird dadurch erleichtert.

Es ist zu beachten, dass die bisherige finanzielle Betrachtung des Eckpunktepapiers rnv (Anlage 01) um die möglichen Grundstückserlöse Bergheimer Str. und Ochsenkopf und die Erschwerniskosten der Straßenbahnabstellung Ochsenkopf und die Anmietung einer Abstellhalle für die Busunterbringung ergänzt wurde.

Die umfassende Untersuchung wurde ergänzt um die geforderte Matrix und Beiträge der bisherigen Sitzungsvorlagen samt den gehaltenen Präsentationen.

2.3. Auswirkungen einer vertiefenden Prüfung durch externe Beratung

Das Einschalten einer externen Beratung würde zu deutlichen Zusatzkosten führen. Darüber hinaus würde sich auch der Entscheidungsprozess deutlich verzögern mit dem Ergebnis einer fehlenden Förderung bis 2019 in Höhe von 10 Mio. €.

Die Kosten für eine Standortevaluierung durch ein externes Beratungsunternehmen können nicht einfach nach allgemein gültigen Ingenieurhonoraren (wie z.B. der HOAI) veranschlagt werden. Die rnv hat deshalb diese Leistung bei verschiedenen geeigneten Büros zur Honorarermittlung geschickt.

Ein Ergebnis wird der rnv zur SEVA-Sitzung Anfang Februar vorliegen.

3. Untersuchungsergebnisse

3.1. Dringender Handlungsbedarf

Der Betriebshof Heidelberg ist in seiner Bausubstanz marode. Er entspricht nicht den Anforderungen an Brandschutz, Arbeitssicherheit, Lärmschutz und Umweltschutz. Der derzeitige Betrieb ist nur unter betriebseinschränkenden Auflagen (zusätzliches Personal, Sperrung von Gleisen, Verschließen von Räumen, Rangierverbot in der Nacht) und aufgrund der Argumentation, dass ein Neubau unmittelbar bevorsteht, noch möglich. Das Risiko weiterer Auflagen, die den Betrieb noch mehr bis zu einer Stilllegung einschränken und die Notwendigkeit hoher Notinvestitionen werden weiter zunehmen, wenn die Entscheidung für einen Neubau weiter verzögert wird. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bis ein Umzug in den neuen Betriebshof erfolgen kann, ohnehin für die Planfeststellung und den Bau weitere 2-4 Jahre verstreichen werden.

Gleichzeitig ist die Abstellkapazität schon heute überschritten, so dass die Prozessabläufe im Werkstattbetrieb deutlich erschwert und zeitlich eingeschränkt sind. Für die ab 2020 geplante neue Fahrzeuggeneration, die gerade für Heidelberg dringend notwendige längere Fahrzeuge vorsieht, ist kein Platz vorhanden.

3.2. Fördersituation

Im April 2013 hat die rnv einen Zuschussantrag für einen Neubau des Betriebshofes Heidelberg am bestehenden Standort gestellt. Im Oktober 2013 wurde der maximal mögliche Fördersatz im LGVFG von 75% auf 50% abgesenkt. Die Nutzung einer Übergangsregelung und Härtefallregelung für Altfälle wurde vom Land abgelehnt.

Insbesondere wurde auf den Umstand verwiesen, dass bis 2019 nur noch sehr beschränkt Mittel zur Förderung von Betriebshöfen zur Verfügung stehen (Chronologie und Erläuterungen siehe Anlage 02 / Allgemeine Erläuterungen LGVFG Anlage 03).

Vorbehaltlich der Antragsprüfung sind seitens des Ministeriums max. 10 Mio. Euro Förderung insgesamt für die Betriebshofprojekte in Heidelberg und Mannheim darstellbar.

Aufgrund der Dringlichkeit hat die rnv bisher konsequent die Priorität auf das Projekt in Heidelberg gelegt. Um außerdem von einem möglichen Nachfolgeprogramm im LGVFG nach 2019 profitieren zu können und damit den Förderanteil erhöhen zu können, hat das Land der rnv angeraten, das Betriebshofprojekt in zwei in sich betriebsfähige Einzelprojekte (z. B. Abstellhalle und Werkstatt) aufzuteilen, die getrennt beantragt und zeitlich versetzt realisiert werden.

Da die realistische Chance besteht, dass es nach 2019 ein LGVFG-Förderprogramm geben wird, könnte die zweite Baustufe dann über das Folgeprogramm mit einem möglichen Zuschuss von 7,0 Mio. Euro finanziert werden. Aus heutiger Sicht ist dabei auch nach 2019 von einem Fördersatz von bis zu 50% auszugehen.

Im Rahmen der Verlegung der Gleistrasse und der beiden Haltestellen kann laut rnv für den ersten Bauabschnitt von einer Förderung in Höhe von 1,8 Mio. Euro ausgegangen werden

3.3. Alternativen

Ausgehend von der Fördersituation wurde geprüft, ob der Neubau an der Bergheimer Str. in zwei sinnvollen Stufen gebaut und in Betrieb genommen werden kann (Beschreibung siehe Anlage 04). **Dies ist technisch und betrieblich nicht möglich.**

Ebenso fand eine umfassende Betrachtung möglicher Standorte statt (siehe Anlage 05/06/07).

3.3.1 Gegenüberstellung potentieller Standorte im Rahmen einer Matrix

Darüber hinaus wurde als notwendige Grundlage für die Entscheidungsfindung vom Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss am 23.11.2016 gefordert, die bisherigen Standorte plus Airfield in einer groben Matrix ergänzend gegenüber zu stellen.

Die Matrix wurde inzwischen von der rnv unter Einbezug der städtischen Fachämter erarbeitet (Anlage 08).

Die Bewertung der einzelnen Aspekte wurde in der Matrix wie folgt vorgenommen:

Jeder einzelne Punkt / Aspekt kann mit 0 oder 5 oder 10 Punkten bewertet werden. In Unterkriterien wurde der Durchschnitt der Bewertungen der Punkte, welchen den gleichen Aspekt beschreiben, ermittelt.

Die mit gelb markierten Kriterien führten zu einem Ausschluss aus der Bewertung. Die Unterkriterien wurden je nach Relevanz innerhalb eines Hauptkriteriums über Prozentzahlen gewichtet. (Spalte Gewichtung)

Die Bewertung der Standorte erfolgt nach den folgenden 6 Hauptkriterien:

- Grundstück
- Grundstücksbeschaffenheit
- Städte- und verkehrsplanerische Belange
- Wirtschaftlichkeit
- Umweltverträglichkeit/Ökologie
- Rechtliche und fördertechnische Belange

Die 6 Hauptkriterien wurden untereinander nicht gewichtet. Das heißt alle wurde mit der Gewichtung 1 versehen.

Rein rechnerisch kann ein Standort in einem Hauptkriterium 10 Punkte, in Summe also 60 Punkte erreichen. Das „Ergebnis gewichtet“ stellt also den prozentualen Anteil der maximal zu erreichenden Punkte da.

Ergebnis der Matrixauswertung

Es wurden 10 Standorte (Lage siehe Anlagen 05/06/07) in der Matrix gegenübergestellt. Die Standorte „Bahnstadt“ und „Pfaffengrund“ fielen aufgrund mangelnder Verfügbarkeit und die Standorte „Rohrbach Süd“, „Deutsche Bahn“, „Meißplatz“ und „Paketpost“ aufgrund der mangelnden Größe aus der weiteren Bewertung raus. Die Standorte „Airfield“ und „Wieblingen“ wurden von der rnv aus der weiteren Bewertung genommen, da der damit verbundene Mehraufwand aus zu fahrenden Leerkilometern erheblich ist und die Grenze von 150.000 km im Jahr übersteigt (siehe Anlage 08-1).

Somit blieben die bisher betrachteten zwei Standorte für die detaillierte Matrixbewertung übrig.

Die differenzierte Untersuchung der rnv unter Einbezug der städtischen Fachämter kam im Rahmen einer Matrixbewertung zusammenfassend zu folgendem Ergebnis:

Nr.	Hauptkriterium	mögl. Punkte	Ochsenkopf	Bergheimer Str.
1	Grundstückseigentum	10	10,0	10,0
2	Grundstücksbeschaffenheit	10	5,5	6,4
3	Städte- / Verkehrsplanerische Belange	10	6,0	3,2
4	Wirtschaftlichkeit	10	8,0	7,0
5	Umweltverträglichkeit/Ökologie	10	5,8	7,4
6	Rechtliche und fördertechnische Belange	10	6,0	1,9
Summe		60	41,3	35,9
			69%	60%

Die differenzierten Bewertungen sind aus der Anlage 08-2 zu entnehmen.

Das gewichtete Ergebnis ergibt eine Vorteilhaftigkeit des Standortes Ochsenkopf. Von möglichen 60 Punkten wurden 41,3 Punkte (69%) erzielt. Dem gegenüber steht der Standort Bergheimer Straße mit 35,9 Punkten (60%).

Es soll deshalb weiterhin eine Planungsidee der HSB aus den 90iger Jahren aufgegriffen werden, die einen neuen Straßenbahnbetriebshof am Gelände „Großer Ochsenkopf“ vorsieht (Planungsergebnisse Anlage 09/10).

Dieses Gelände erfüllt wesentliche Voraussetzungen. Es ist als Gewerbefläche ausgewiesen, bietet ausreichend Fläche und einen geeigneten Zuschnitt. Darüber hinaus ist das Gelände für eine stufenweise Realisierung besonders gut geeignet, da es in unmittelbarer Nähe zum bestehenden Standort Bergheimer Str. liegt.

Da die Probleme im Bereich der Abstellung bzgl. Platzkapazität und des Zustandes am dringlichsten gelöst werden müssen, kann dieser Teil am Ochsenkopf in der ersten Stufe gebaut und genutzt werden, während die Wartung der Fahrzeuge bis zur Realisierung des 2. Bauabschnitts weiterhin an der Bergheimer Str. erfolgt.

Ein großer Vorteil dieser Lösung gegenüber dem Neubau an der Bergheimer Str. besteht auch darin, dass während der Bauzeit der Betriebshof weiterhin genutzt werden kann.

3.4. Kostenvergleich

Die Planungs- und Baukosten des Betriebshofes Bergheimer Str. umfassen neben den Baukosten für die Ausgangsplanung von 2013 auch die im Frühjahr 2014 städtebaulich geforderten Planungsänderungen (Erläuterung der Positionen siehe Anlage 11).

Standort Position	Standort Bergheimer Straße*	Standort Am Großen Ochsenkopf**	
	1. und 2. Stufe	1. Stufe	2. Stufe
Planungs- und Baukosten Betriebshof	47,7 Mio €	28,3 Mio €	18,0 Mio €
Baupreissteigerung seit 2013	4,9 Mio €	-	-
Umsetzung Mehrfachbeauftragung Fassade	3,7 Mio €	-	-
Umsetzung Ideenteil	7,9 Mio €	-	-
Betriebserschwerwis Anmietung Busabstellung	-	2,0 Mio €***	-
Betriebserschwerwis Straßenbahn	-	6,3 Mio €****	-
Vorabmaßnahme Verlegung OEG Haltestellen	-	1,4 Mio €	-
Vorabmaßnahme Verlegung OEG Trasse	-	3,4 Mio €	-
Abschreibung Planungskosten für die nicht realisierte Variante	0,2 Mio €	2,5 Mio €	-
Zwischensumme	64,4 Mio €	43,9 Mio €	18,0 Mio €

Standort Position	Standort Bergheimer Straße	Standort Am Großen Ochsenkopf	
	1. und 2. Stufe	1. Stufe	2. Stufe
Stufenkonzept			
Zwischensumme	64,4 Mio €	43,9 Mio €	18,0 Mio €
Betrieberschwernis während des Baus	10,9 Mio €*****	-	1,2 Mio €*****
Grundstückserwerb von MVV-Verkehr	-	0,9 Mio €	-
Kosten gesamt nach Stufen	75,3 Mio €	44,8 Mio €	19,2 Mio €
Kosten Standort gesamt	75,3 Mio €	64,0 Mio €	
Erwarteter Zuschuss Betriebshof	10,0 Mio €	10,0 Mio €	7,0 Mio € (10,5 Mio € bei 75% Förderung)
Erwarteter Zuschuss Gleisverlegung / Haltestellenneubau	-	1,8 Mio €	-
Verwertung Bergheimer Str.	-	20,0 Mio €	-
Verwertung Ochsenkopf	5,0 Mio €	-	-
Grundstücksverkauf an MVV-Verkehr	-	0,3 Mio €	-
Verbleiben nach Stufen	60,3 Mio €	12,7 Mio €	12,2 Mio € (8,7 Mio €)
Verbleiben Standort gesamt	60,3 Mio €	24,9 Mio € (21,4 Mio €)	

- * Bergheimer Straße: Anzahl Abstellung Bus: 38; Anzahl Abstellung Straßenbahnen, Bahnen <35 Meter Länge: 21, Bahnen >35 Meter Länge: 24
- ** Großer Ochsenkopf: Anzahl Abstellung Straßenbahnen, Bahnen <35 Meter Länge: 12, Bahnen >35 Meter Länge: 29
- *** siehe 3.5.2.2
- **** siehe 3.5.3
- ***** Bauzeit 4 Jahre (2,1 Mio.€ /a zzgl. Invest für Ertüchtigung Edingen 2,5 Mio €)
- ***** für die Zeit nach Fertigstellung BA1 (2019) bis Fertigstellung BA2 (2022), 3 Jahre (0,4 Mio.€/a)

3.5. Kostensituation nach Fertigstellung der Neubaumaßnahme

3.5.1 Grundstücksangelegenheiten

Das Grundstück des Betriebshofes Bergheimer Straße befindet sich im Besitz der HSB GmbH. Das betriebsnotwendige Grundstück am Standort Ochsenkopf befindet sich größtenteils im Eigentum der Stadt Heidelberg (19.800 m²). Die zwischen den heutigen OEG Gleisen und den Gleisen der Deutschen Bahn gelegene Fläche von ca. 4.200 m² ist heute im Besitz der MVV-Verkehr GmbH. 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 m² wird im Rahmen des Tauschs von Flächen (MVV/ Stadt Heidelberg) im Bereich Großer Ochsenkopf von der Stadt Heidelberg zur Verfügung gestellt.

Im Falle einer gewerblichen Nutzungsmöglichkeit der betroffenen Flächen ist von einem Verkehrswert von 210 €/m² zzgl. Erschließungskosten auszugehen. Das benötigte Betriebshofgelände soll im Eigentum der Stadt verbleiben und der rnv ein entsprechendes Nutzungsrecht gegen Entgelt eingeräumt werden.

Sowohl beim Altstandort Bergheim als auch beim Standort Großer Ochsenkopf ist die Bereitstellung des Grundstückes im Rahmen einer Erbpacht vorgesehen. Die Höhe des Erbpachtzinsen ergibt sich aus dem Grundstückswert und einem Erbpachtzins von 5%.

Bei einer angenommenen Fläche von rd. 24.000 m² mit einem Bodenwert von 210 €/m² ergibt sich ein Erbbauzins von rd. 252.000 € im Jahr für die Teilfläche Ochsenkopf. Der damals beschlossene Erbbauvertrag am Altstandort Bergheim ging aufgrund der höherwertigeren Flächen von einem Erbbauzins in Höhe von 481.000 € aus.

Es ist dabei zu beachten, dass der zu zahlende Erbbauzins im Rahmen der jährlichen Verlustverrechnung rnv entsprechend kompensiert werden müsste.

Somit ist dieser Betrag neutral anzusehen und wurde nicht in den Vergleich einbezogen.

Vor dem Hintergrund der Flächenbetrachtung würde die Nachnutzung des bisherigen Standortes Bergheimer Straße eine bedeutende Entwicklungsperspektive bieten.

3.5.2 Busbetrieb

3.5.2.1 Verlagerung der Buswerkstatt nach Mannheim

Bzgl. der regelmäßigen und geplanten Untersuchungen soll die Überführung der Busse über einen fahrplanmäßigen Wechsel im Bereich Edingen bewerkstelligt werden. Deshalb fallen hier keine oder nur sehr geringe Mehrkosten an. Für nicht geplante Werkstattbesuche wird ggf. lediglich von anfallenden Abschleppkosten mit geringem Aufwand ausgegangen.

Die Konzentrierung der Buswerkstatt in Mannheim ist ein Teil der konzeptionellen Weiterentwicklung des Fahrzeugbereichs. Die Verlagerung ist für alle Varianten, auch bei der Umsetzung der Variante „Bergheimer Straße“ vorgesehen.

3.5.2.2 Kosten der Busabstellung

Für die Anmietung einer Abstellfläche ist mit ca. 80.000 €/Jahr zu rechnen. Berücksichtigt man diese Kosten auf die kaufmännische Nutzungsdauer von 25 Jahren so kann hierbei vereinfacht ein Gesamtwert von rd. 2,0 Mio. € angenommen werden.

Für die Sicherstellung eines Ersatzdienstes zum Dienstbeginn wird darüber hinaus eine neue personelle Stelle geschaffen werden. Der Ersatzdienst könnte dann vom Großen Ochsenkopf aus sichergestellt werden.

Für die Busabstellung zeichnet sich aktuell eine Möglichkeit im Industriegebiet Rittel am Wieblinger Weg ab.

Die rnv prüft aktuell die Kosten wegen zusätzlich anfallender Leerkilometer zum bisherigen Standort.

Somit können noch keine verlässlichen Kostenprognosen gemacht werden. Die Verlagerung der Busse ist erst nach Abschluss der zweiten Stufe geplant, sofern eine Verlagerung weg vom bestehenden Standort gewünscht wird.

3.5.3 Weitere Erschwerniskosten

Die räumliche Umsiedelung auf den Standort Ochsenkopf würde aufgrund der notwendigen Mehrkilometerleistungen der Straßenbahnen zu zusätzlichen jährlichen Kosten von rd. 250.000 € führen.

Berücksichtigt man diese Kosten auf die kaufmännische Nutzungsdauer von 25 Jahren so kann hierbei vereinfacht ein Gesamtwert von rd. 6,3 Mio. € angenommen werden.

Für einen Zeitraum von angenommenen 3 Jahren ist mit erhöhten Betriebskosten zu rechnen, da die Bahnen nach Betriebsschluss zunächst in der „Bergheimer Straße“ fahrfertig zu machen sind, und erst danach am „Großen Ochsenkopf“ überführt und abgestellt werden. Diese Mehrkosten von ca. 0,4 Mio. € je Jahr beinhalten auch zusätzliche Dienststunden, da die Mehrzahl der Dienste nicht mehr wie bisher am Ort des Betriebsbeginn (Ochsenkopf) sondern an der „Bergheimer Straße“ enden. Es wurde hierfür ein Gesamtbetrag von 1,2 Mio. € für 3 Jahre angenommen.

3.6. Planungsrechtliche Informationen

(siehe Anlage 12 „Räumliche Einbindung Großer Ochsenkopf“)

3.6.1 Heutiges Betriebsgelände an der Bergheimer Straße

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

Mit der Verlagerung des Betriebshofs auf den Großen Ochsenkopf entsteht die Chance, die Flächen des heutigen Betriebshofs für die Stadtentwicklung zu nutzen.

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

Bei einer Verwertung ist bei einem konservativen Ansatz von einem Grundstückswert von mindestens 800 €/m² auszugehen.

3.6.2 Betrachtungsbereich auf dem Großen Ochsenkopf:

Der Betrachtungsbereich auf dem Großen Ochsenkopf hat eine Gesamtfläche von rd. 58.000 Quadratmetern (siehe Anlage 13).

Die Fläche nördlich des schwarzen Weges ist davon insgesamt ca. 14.000 m² groß, allerdings befinden sich fast 3.000 m² der Fläche im Böschungsbereich der B 37 und eine Gartenparzelle im Privatbesitz. Für den Betriebshof würde eine Teilfläche von rd. 24.000 m² benötigt werden.

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

Im östlichen Bereich stehen einige ältere Bestandsgebäude.

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

Schulstandort:

Am westlichen Rand liegt die Heidelberg International School (HIS). Dem Eigentümer gehören zwei Parzellen mit rund 4000 m² Fläche. Auf der nördlichen Parzelle liegt ein öffentliches Wegerecht für den bestehenden Fuß- und Radweg. Auf der südlichen Parzelle befinden sich die Schulgebäude. Dem Eigentümer wurde im Rahmen des Kaufvertrags zugesichert, eine Erweiterungsfläche von 5000 m² erwerben zu können. Heute nutzt die HIS zusätzlich ca. 420 m² der Fläche als Stellplatz, ca. 1000 m² als Schulpausenfläche und auf einer ca. 750 m² großen Fläche wurde ein Ballsportfeld eingerichtet.

3.6.3 Rahmenplan (siehe Anlage 14)

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

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

3.6.4 Bebauungsplan

Wenn die Entwicklung, wie im Rahmenplan dargestellt, für den gesamten Bereich erfolgen soll, ist ein Bebauungsplanverfahren notwendig, um ein entsprechendes Planungsrecht zu erhalten.

Die Entscheidung ob, wie und welcher Bebauungsplan aufgestellt und zur Rechtsgültigkeit gebracht wird, liegt in der kommunalen Planungshoheit und wird durch den Gemeinderat entschieden und beschlossen. Der Bebauungsplan ist laut § 8 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Insbesondere für die Schulerweiterung im westlichen Bereich würde eine Änderung des Flächennutzungsplans – gegebenenfalls im Parallelverfahren – notwendig.

3.6.5 § 34 BauGB - Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile

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

3.6.6 Planfeststellungsverfahren

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

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

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

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

3.6.7 Ausgleichsflächen

Vor Errichtung des Betriebshofes sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens unter anderem Ausgleichsflächen für die Versiegelung der Flächen zu untersuchen. Angedacht ist, diese auch vor Ort ausgleichen.

3.6.8 Optionsrechte

Mit Kaufvertrag vom 15.06.2007 wurden die beiden Grundstücke 4141/23 und 4141/24 mit der Maßgabe veräußert, dort die Gebäude für die Heidelberg International School zu errichten. Der Kaufvertrag beinhaltet bereits eine Option zum Erwerb einer benachbarten Teilfläche zur Realisierung eines zweiten Bauabschnitts.

Ebenfalls wurde diese Erweiterungsabsicht in der städtebaulichen Rahmenplanung aus dem Jahr 2006 berücksichtigt.

Der Bauausschuss beschloss, dass Bauvorhaben nach entsprechender Prüfung zugelassen werden können, wenn sie dem vorliegenden städtebaulichen Konzept entsprechen (0138/2006/BV). Mit Gemeinderatsbeschluss vom 17.03.2011 wurde die Kaufoption für den Grundeigentümer der Schule für eine Fläche mit rund 5.000 m² zur Erweiterung für schulische Zwecke fixiert. Eine Schulerweiterung auf einer unmittelbar an die Heidelberg International School (HIS) angrenzenden Fläche und die Entwicklungsabsicht zur gewerblichen Nutzung wäre mit der vorliegenden Planung der rnv weiterhin möglich und somit könnte das bisherige Konzept bestehen bleiben.

3.7. Natur und Landschaft

3.7.1 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 der nach der geltenden Rahmenplanung einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden soll. Ebenso werden bisherige Gleisflächen der OEG und der genutzten OEG Lagerplatz für den Betriebshofneubau berücksichtigt. Die aktuell vorhandenen Wiesen unterliegen keiner intensiven Nutzung und werden extensiv gemäht. Dementsprechend hat sich ein relativ reiches Artenspektrum an Grünlandarten entwickelt.

Bei einem Verlust durch Überbauung hat ein naturschutzrechtlicher Ausgleich zu erfolgen. Aufgrund der potenziellen Lebensraumbedeutung für artenschutzrechtlich relevante Tierarten wie zum Beispiel Vögel oder Schmetterlinge ist im Frühjahr 2017 ein artenschutzrechtliches Gutachten zu erstellen.

Mögliche Ausgleichsmaßnahmen wären zum Beispiel Baumpflanzungen, Pflegemaßnahmen und Wieseneinsaaten.

3.7.2 Baumbestand

Der vorhandene Baumbestand würde bei einer gewerblichen Nutzung oder als rnv-Betriebshof wesentlich beeinträchtigt. Bei Umsetzung des Rahmenplanes als Gewerbegebiet müssten die Kleingartenanlagen geräumt werden. Der besonders prägende Teil des Baumbestands, wie die Birkenreihe und mehrere Baumgruppen, im Bereich der Grünfläche muss 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.

3.7.3 Bioklimatische Bedeutung

Die aktuelle Brachfläche ermöglicht eine Belüftung der südwestlich gelegenen Siedlungsgebiete. 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 eines Grünflächenteils und Ergänzung mit einzelnen großkronigen Bäumen könnte die bioklimatische Funktion aufrechterhalten werden.

3.7.4 Freiraumverbindungen und Nutzung der Freiräume

Die vorhandene Grünfläche wird vereinzelt von der Bevölkerung zur wohnungsnahen Naherholung und als „Streifraum“ von Kindern genutzt. Mit der Realisierung des geplanten Vorhabens geht ein Teil des Freiraums verloren. Dem ist entgegen zu setzen, dass bei der Umsetzung der Variante Ochsenkopf und Entwicklung der Fläche Bergheimer Straße auch eine neue Grünfläche entstehen würde. Diese wäre sicher bedeutend kleiner, jedoch in wesentlich zentralerer Lage, sodass ein sehr viel größerer Personenkreis von dieser Aufwertung profitieren würde.

Der im nördlichen Teil der Grünfläche bestehende Fußpfad „Schwarzer Weg“ gilt als stark frequentierte Fuß- und Radwegeverbindung zur Schule und den Wohngebieten.

Eine Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer nördlich des geplanten Betriebshofes ist weiterhin im nördlichen Bereich der Grünfläche gewährleistet.

3.7.5 Lärmschutz

Im Oktober wurde vom Ingenieurbüro Krebs und Kiefer ein überschlägiges Lärmgutachten erstellt, welche auf der Machbarkeitsstudie des Großen Ochsenkopfes basiert. Ziel war es eine überschlägliche Ermittlung der Immissionen und eine Abschätzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu erhalten.

Die Untersuchung ergab, dass auf eine kostspielige Einhausung verzichtet werden kann.

Durch Wegfall des Betriebshofes Bergheimer Straße könnte eine deutliche Verbesserung der Immissionssituation an dieser Stelle erreicht werden.

3.8. Bürgerbeteiligung

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

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

4. Fazit / Weiteres Vorgehen

Zusammengefasst besteht aufgrund der dargestellten Situation die Notwendigkeit einer zwingenden Standortentscheidung.

Die in der Zwischenzeit erarbeitete Matrix kommt zu dem Ergebnis, dass zwischen den final betrachteten Standorten erhebliche Unterschiede bestehen und das gewichtete Ergebnis eine Vorteilhaftigkeit des Standortes Ochsenkopf ergibt.

Von möglichen 60 Punkten wurden 41,3 Punkte (69%) erzielt. Dem gegenüber steht der Standort Bergheimer Straße mit 35,9 Punkten (60%).

Die Variante „Großer Ochsenkopf“ schneidet durch den Entfall der Anlage in der Bergheimer Straße und der Verbundenen Entlastung durch Verkehr und Immissionen sowie der möglichen Aufwertung des Areals deutlich besser ab.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Variante „Großer Ochsenkopf“ zu favorisieren.

Die Gründe hierfür liegen insbesondere in der damit verbundenen Schaffung von städtebaulichen Entwicklungsperspektiven für den Altstandort.

Diese sind im Einzelnen:

- Entfall des Ausrück- und Einrückverkehrs in zentraler Lage
- Entfall der Arbeits- und Betriebsimmissionen
- Schaffung eines attraktiven, gemischt genutzten Quartiers
- Schaffung neuer Grünräume
- Verbesserung des Mikroklimas
- Aufwertung der Straßenräume

Darüber hinaus würde diese Variante die finanzielle Belastung von rnv und Stadt minimieren, indem die Fördermöglichkeiten besser ausgeschöpft werden und aufwendige Ersatzlösungen während der Bauzeit vermieden werden. Gleichzeitig würden hohe Kosten für die Realisierung des städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Bergheimer Str.“ wegfallen.

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

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

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

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

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
QU 1	+	Solide Haushaltswirtschaft Begründung: 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 Begründung: Mit dem beabsichtigten Neubau soll eine effiziente Abwicklung des ÖPNV erreicht werden.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Hans-Jürgen Heiß

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Eckpunktepapier Betriebshof Heidelberg rnv
02	Chronologie Bergheimer Str. / Erläuterungen Betriebshof
03	Allgemeine Grundsätze und Aktuelles zur Förderung von Maßnahmen nach dem LGVFG durch das Land Baden-Württemberg
04	Beschreibung Altstandort
05	Standortevaluation rnv Stadtgebiet Heidelberg
06	Untersuchung zur Eignung des Messplatzes Kirchheim als rnv-Betriebshof
07	Untersuchung Eckpunkte Airfield
08-1	Matrix mit ausgeschiedenen Standorten
08-2	Matrix mit verbliebenen Standorten
09	Machbarkeitsuntersuchung rnv Grundriss Variante 27
10	Machbarkeitsuntersuchung rnv Schnitt Variante 27
11	Erläuterung der Kostenbestandteile
12	Plan Räumliche Einbindung Großer Ochsenkopf
13	Betrachtungsbereich mit ca. 58.000 m ² Fläche
14	Rahmenplanung „Großer Ochsenkopf“
15	Präsentation rnv vom SEVA 23.11.2016
16	Präsentation Aktionsbündnis Bergheim-West vom SEVA 23.11.2016
17	Präsentation rnv SEVA 01.02.2017