

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

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 20. Februar 2017

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

00270970.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 Berghheimer 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.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 01.02.2017

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 01.02.2017

3.1 **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 0014/2017/BV**

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner eröffnet den Tagesordnungspunkt und übergibt das Wort an den Geschäftsführer der rnv, Herr in der Beek. Dieser erklärt anhand der Power Point Präsentation (siehe Anlage 17 zur Drucksache 0014/2017/BV) das Konzept und die Bewertungsmatrix (siehe Anlagen 08-1 und 08-2 zur Drucksache 0014/2017/BV) und erläutert den Handlungsdruck, der bei der Verlegung des Betriebshofes besteht. Er bittet den Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, eine abschließende Standortentscheidung zu treffen, da der Betrieb nicht mehr lange aufrechterhalten werden könne. Sollten Teile des Betriebshofes stillgelegt werden müssen, hätte dies erhebliche negative Folgen für den ÖPNV in Heidelberg.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner betont, dass sich viele Bergheimer eine Grünfläche wünschen würden, die zentral liegt. Der jetzige Standort würde sich für eine qualitativ hochwertige Quartiersentwicklung eignen. Die Grünfläche am Großen Ochsenkopf sei eingeschlossen zwischen der Autobahn und der ICE-Trasse. Die Aufenthaltsqualität wäre wesentlich geringer.

Er eröffnet die Aussprache. Es melden sich zu Wort:

Stadträtin Spinnler, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Föhr, Stadtrat Holschuh

- Die Kriterien, welche zu dem Ausschluss der übrigen Standorte führen würden seien nachvollziehbar. Es wird anerkannt, dass nur noch der Standort Großer Ochsenkopf und der jetzige Standort als Möglichkeiten in Betracht kommen würden. Die Stadträte hätten sich gerne mehr Zeit gewünscht, um das Thema ausführlicher diskutieren zu können.
- Es gebe noch erheblichen Diskussionsbedarf bezüglich der in der Matrix vorgenommenen Bewertungen. Insbesondere, dass die Fläche als versiegelt bewertet wurde, wird mehrfach kritisch angemerkt. Die ökologischen Vorteile des Großen Ochsenkopfes seien nicht ausreichend gewichtet worden.
- Der Abstand der beiden Standorte von 41,3 Punkten (69 Prozent) für den Standort Großer Ochsenkopf zu 35,9 Punkten (60 Prozent) für den jetzigen Standort an der Bergheimer Straße wird als gering bewertet. Würde man bei einigen der zugrunde gelegten Kriterien eine andere Gewichtung vornehmen, könnte sich das Ergebnis zugunsten des jetzigen Standortes ändern.
- Für beide Standorte sei ein aufwändiges Planfeststellungsverfahren notwendig. Der Baubeginn am Standort Großer Ochsenkopf könnte sich somit auch bis in die neue Förderperiode (nach 2019) hinziehen.
- Es fehle eine Betriebskostenrechnung und Angaben zu den möglichen Einsparpotenzialen. Die Arbeitsgruppe im Rathaus, die sich mit den Wirtschaftlichkeitsverbesserungen im ÖPNV beschäftigen würde, könne hier Vorschläge erarbeiten.

- Eine Fassadengestaltung müsse auch am Standort Großer Ochsenkopf kalkuliert werden.
- Es wird kritisch gesehen, dass durch die geplante Auslagerung der Busse am Standort Großer Ochsenkopf eine neue Halle angemietet werden müsse. Es wird bezweifelt, dass es bei den momentan prognostizierten Kosten bleiben würde. Es müsste eine doppelte Infrastruktur geschaffen werden. Diese sei am jetzigen Standort bereits vorhanden.
- Die Ausbaupläne am jetzigen Standort würden vorsehen, dass nicht nur der heutige Bestand untergebracht werden könnte, sondern auch weitere Bahnen. Es wird bemerkt, dass am jetzigen Standort die Bahnen von über 40 Meter Länge nicht untergebracht werden könnten. Allerdings bräuchte man diese in Heidelberg nicht. Die kürzeren Bahnen seien ausreichend und stadtverträglicher.
- Das Entwicklungskonzept Bergheim solle wiederaufgenommen und die Zeit bis zur nächsten Förderperiode genutzt werden, die Bürgerinnen und Bürger in die Diskussion einzubeziehen.
- Am jetzigen Standort sollten bauliche Ertüchtigungen vorgenommen werden, damit der Betrieb aufrechterhalten werden könne.
- Die Stadträte danken den Bürgerinnen und Bürger sowie Initiativen für die engagierte Arbeit.

Stadträtin Spinnler weist auf den Antrag der SPD Fraktion (siehe Anlage 18 zur Drucksache 0014/2017/BV) hin, welcher den Großen Ochsenkopf als Standort ablehne.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner appelliert an die Gemeinderäte, dass es jetzt die Chance gebe, in der ersten Realisierungsstufe eine Förderung von 10 Millionen Euro zu bekommen. Dies müsse man nutzen. Die Förderung erhalte man allerdings nur bei einem Neubau, nicht bei einer Sanierung am jetzigen Standort. Würde man diese Fördermöglichkeit nicht nutzen, wäre dies eine finanzielle Schädigung des Unternehmens rnv. Es könne sein, dass dies von Seiten der Stadt Heidelberg ausgeglichen werden müsse.

Er kritisiert, dass bei den Wortbeiträgen der Eindruck entstehe, dass die Matrix mit den zugrundeliegenden Kriterien angezweifelt werde. An der Matrix hätten viele Fachleute mit Hochdruck gearbeitet. Herr in der Beek ergänzt, dass seit Monaten daran gearbeitet werde, das Verfahren transparent und nachvollziehbar darzustellen. Er appelliert an die Stadträte, dass man dringend weiterkommen müsse.

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

- Ein paar sicherheitstechnische Ertüchtigungen würden am jetzige Standort nicht ausreichen, um den Betrieb aufrechterhalten zu können. Es müssten mehrere Millionen in die Hand genommen werden.
- Um zukunftsfähig agieren zu können, benötige man weiteren Platz für Bahnen mit über 40 Meter Länge. Diese werden in Zukunft dringend gebraucht werden.
- Er teile die Hoffnung einiger Stadträte nicht, dass man 2019 in den Genuss einer gegebenenfalls höheren Förderung kommen würde. Dies sei aus den Gesprächen mit dem Ministerium deutlich geworden. Würde man 2019 einen großen Förderantrag stellen, bekäme man erheblich weniger Fördermittel, als wenn man in zwei Abschnitten neu bauen würde. Dieses Risiko wolle er nicht eingehen.
- Es gebe die Zusage seitens des Ministeriums, dass die Förderung von 10 Millionen Euro für die erste Realisierungsstufe für einen Neubau wahrscheinlich sei, sofern die Fördervoraussetzungen stimmen.
- Sollte sich Heidelberg gegen diese Förderoption entscheiden, würde die rnv eine Förderung für den Betriebshof in Mannheim beantragen.
- Durch den Standort am Großen Ochsenkopf könne man den Betriebshof sukzessive umsiedeln. Beide Einheiten wären für den Übergang in unmittelbarer Nähe zueinander und könnten parallel betrieben werden. Dies würde Kosten einsparen, da man keinen Ausweichstandort bräuchte.
- Es sei keine Fassadengestaltung am Standort Großer Ochsenkopf notwendig. Hier handele es sich um ein Gewerbegebiet und nicht um ein urbanes Stadtquartier, wie an der Bergheimer Straße. Viele Kosten würden daher entfallen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner betont, dass er froh sei, dass es eine alternative Möglichkeit mit dem Standort Großer Ochsenkopf gebe, der auf einer ausgewiesenen Gewerbefläche liegen würde. Es sei schwierig, dass der Gemeinderat versuchen würde, eine, im Flächennutzungsplan ausgewiesene Gewerbefläche aufgrund einer einzelnen Betroffenheit im laufenden Verfahren einer anderen Bewertung zu unterziehen. Dies hätte zur Folge, dass es eine stadtweite Diskussion geben müsse und alle Flächen im Flächennutzungsplan neu betrachtet werden müssten.

Herr Mann vom Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen erläutert die Bewertungsmatrix und geht auf einzelne Punkte ein.

Die Aussprache wird fortgesetzt. Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Föhr, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Holschuh, Stadträtin Winter-Horn

- Im Sitzungsprotokoll (0028/2014/BV) des Bezirksbeirates Bergheim von 2014 würde stehen, dass nur am jetzigen Standort in der Bergheimer Straße ein reibungsloser Betrieb gewährleistet werden könne. Es wird gefragt, ob dies aus heutiger Sicht eine Fehlplanung gewesen wäre.
- Heidelberg benötigt einen leistungsfähigen Betriebshof. Mit einem Neubau sei man flexibler, um sich auf zukünftige Entwicklungen besser einstellen zu können.
- Die Stadträte seien den Mitarbeitern und den Nutzern des ÖPNV in Heidelberg eine baldige Entscheidung schuldig.
- Die Grünfläche am Großen Ochsenkopf weise eine geringere Aufenthaltsqualität auf als eine Grünfläche, die am jetzigen Standort, in zentraler Lage, möglich wäre. Dies wäre eine neue Perspektive für Bergheim. Es bestehe die Chance, ein urbanes Stadtteilzentrum zu erreichen. Dies wäre aus Sicht der Stadtentwicklung ein Gewinn.
- Es wird angezweifelt, dass die Werte, welche für das Grundstück Großer Ochsenkopf und des jetzigen Standortes angesetzt worden seien, richtig sind.
- Eine Förderung für den Standort Großer Ochsenkopf könne nicht sicher sein, da noch kein Förderbescheid vorliege.
- Die Ausbaumöglichkeiten am jetzigen Standort wären aufgrund der größeren zur Verfügung stehenden Fläche besser.
- Es wird gefragt, ob eine Verlagerung des Busstandortes auch erfolgen würde, sollte der jetzige Standort beibehalten werden.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner, Herr in der Beek und Herr Mann beantworten die Fragen:

- Es wird betont, dass das damalige Konzept (2014) zu diesem Zeitpunkt die richtige Entscheidung gewesen sei. Man müsse aber bedenken, dass man damals eine 75 Prozent hohe Förderung erhalten hätte.
- Man könne die geänderten finanziellen Förderbedingungen bei einem solch großen Vorhaben nicht einfach ignorieren.
- Die angenommenen Grundstückswerte orientieren sich an den Meldungen des Liegenschaftsamtes der Stadt Heidelberg. Die Bodenrichtwerte weisen eine Spanne auf. Man habe den mittleren Wert zugrunde gelegt. Es sei davon auszugehen, dass bei einem Verkauf sogar noch höhere Preise erzielt werden könnten.
- Ein Förderbescheid könne erst vorliegen, wenn ein Antrag gestellt wurde. Dies könne nicht erfolgen, solange es keine Entscheidung gebe.

Um Synergien zu nutzen soll der Werkstattbereich für die Busse in Mannheim zentralisiert werden. Kleine Reparaturen würden nach wie vor in Heidelberg durchgeführt werden. Dies ist unabhängig von der Standortentscheidung Großer Ochsenkopf oder Bergheimer Straße. Die entstehenden Leerkilometer seien gering. Der Abstellplatz für die Busse sei nach wie vor in Heidelberg vorgesehen. Dieser wäre bei einer Entscheidung für den jetzigen Standort auch dort möglich; am Standort Großer Ochsenkopf nicht. Die Halle, die für die Abstelloption angemietet werden müsse, würde nur geringe Kosten verursachen.

Stadtrat Föhr betont, dass er Verständnis für die unterschiedlichen Positionen habe. Er wünsche sich jedoch, dass man gerade bei diesem komplexen Thema auch Verständnis für die Gegenseite hätte.

Erster Bürgermeister Odszuck fasst zusammen, dass je nach Prioritätensetzung beide Standorte in Frage kämen. Der Große Ochsenkopf sei allerdings eine Gewerbefläche, die auf absehbare Zeit versiegelt werden würde. Der Stadtteil Bergheim leide momentan unter dem vielen Verkehr und den großen Bauvorhaben. Es bestehe daher jetzt die Chance, eine Verkehrsreduzierung in zentraler Lage zu erreichen und den Stadtteil aufzuwerten. Auf der Fläche des jetzigen Standorts könne eine Grünfläche entstehen, die eine deutlich höhere Aufenthaltsqualität aufweisen würde als die Fläche am Großen Ochsenkopf. Er ist überzeugt davon, dass viele Bergheimer lieber eine kleinere, qualitativ hochwertigere Fläche nutzen würden als eine größere, welche von einer Autobahn und ICE-Trasse umgeben sei.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt fest, dass alle Positionen ausgetauscht seien. Er ruft den Antrag der SPD auf (siehe Anlage 18 zur Drucksache 0014/2017/BV) und weist darauf hin, dass der Punkt 3 nicht beantragt werden könne, da dies außerhalb der Zuständigkeit des Gemeinderats liege. Stadträtin Spinnler erklärt daraufhin, dass der Punkt 3 gestrichen werde. Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt den geänderten **Antrag** zur Abstimmung:

1. Der Standort Ochsenkopf wird abgelehnt.
2. Der Prozess zur Erarbeitung des Entwicklungskonzepts Bergheim wird wieder aufgerufen.

Ergebnis: mehrheitlich beschlossen mit 09:06:00

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt fest, dass die Beschlussvorlage ohne Beschlussempfehlung mit Änderungsantrag in den Haupt- und Finanzausschuss gehen werde.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: ohne Beschlussempfehlung, mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 08.02.2017

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 08.02.2017

5.1 **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 0014/2017/BV**

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner weist auf das Ergebnis der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusssitzung vom 01.02.2017 hin. Dort wurde beschlossen,

1. Der Standort Ochsenkopf wird abgelehnt.
2. Der Prozess zur Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes Bergheim wird wieder aufgerufen.

Der Oberbürgermeister erklärt, dass diese Empfehlung nicht sein Standpunkt sei.

Er zeigt die Faktenlage auf:

- Ein Neubau am Altstandort sei wegen der geänderten Förderkulisse jetzt nicht möglich,
- 10 Millionen € Landesförderung gebe es für einen Neubau - theoretisch gelte das für jeden Standort, aber praktisch gebe es keine Möglichkeit sie am alten Standort einzusetzen, da ein Bau in einem Abschnitt nicht finanzierbar sei und in zwei Abschnitten sei es aus technischen und betriebswirtschaftlichen Gründen nicht möglich,
- somit würde man die 10 Millionen € nur für den Alternativstandort „Großer Ochsenkopf“ erhalten, da er die Möglichkeit böte, in zwei Abschnitten zu bauen,
- treffe der Gemeinderat keine Entscheidung, könne das Geld nicht abgerufen werden,
- Aufwertung des Stadtteils Bergheim bei Verlagerung des Standortes.

Bürgermeister Heiß stellt die Position der Verwaltung hinsichtlich der Finanzen dar. Wichtig sei ihm die Darstellung auch, da in der Öffentlichkeit/in Pressemitteilungen davon gesprochen werde, dass beide Standorte in etwa die gleichen finanziellen Auswirkungen hätten.

- Im Baukostenvergleich der beiden Standorte gebe es eine Differenz von etwa 4 Millionen €,
- am Altstandort sei aus Denkmalschutz- und Lärmschutzgründen eine aufwändigere Fassadengestaltung notwendig sowie Aufwendungen zur Dachbegrünung, - spezifische Mehrkosten von 11,6 Millionen € plus Auslagerungskosten von 10,9 Millionen € (Kalkulation der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) ergeben Mehrkosten für den Standort Bergheim in Höhe von 22,5 Millionen €,
- Mehrkosten für den Standort „Großer Ochsenkopf“ in Höhe von 15 Millionen € für die Verlegung der OEG-Gleise und OEG-Haltestellen, Kosten für die Busabstellung, Kosten Leerkilometer Straßenbahn,
- bei Betrachtung dieser Rahmenbedingungen beider Standorte ergebe sich eine Differenz von 7,5 Millionen €, diese würden sich auf 17,5 Millionen € erhöhen, da es am Altstandort keine Förder-

mittel gebe (eine weitere Förderung in der zweiten Stufe von 7 Millionen € sei nicht berücksichtigt),

- Veranschlagung der Grundstückserlöse in Bergheim zwischen 15 und 30 Millionen €, die sich aus den Bodenrichtwerten (zwischen 550 € für einfache Gewerbeflächen und 1.350 € für mehrgeschossige Büro- und Wohnflächen) ergeben würden,
- der finanzielle Unterschied der beiden Standorte bewege sich zwischen 32 und 47 Millionen € zugunsten des Standortes „Großer Ochsenkopf“,
- die Zahlen in der Beschlussvorlage würden um etwa 5 Millionen abweichen, da die Verwertung des „Ochsenkopf“ berücksichtigt sei – bei Umsetzung einer Grünfläche könne dieser Wert nicht mehr berücksichtigt werden,
- Busabstellungs-Kosten (circa 1 – 1,5 Millionen €) oder Fassadengestaltungskosten „Großer Ochsenkopf“ (etwa 2,5 Millionen €) würden das finanzielle Ergebnis nicht wesentlich verändern.

Zur Variante der Förderung nach dem Jahr 2019 führt Bürgermeister Heiß an

- bei optimistischer Einschätzung einer 50%-Förderung könnte eine Fördersumme zwischen 20 und 25 Millionen € erwartet werden (ausgehend von zuschussfähigen Kosten von etwa 50 Millionen €, nicht von den kompletten Kosten)
- die Kosten, die für Übergangsmaßnahmen am Standort Bergheim anfallen, da die Gefahr bestehe, dass ansonsten der Betrieb in Gänze gefährdet sein könnte, möglicherweise würden Teilauslagerungen in Folge von Sanierungsmaßnahmen nötig werden (bis zu 9 - 9,5 Millionen €), bei optimistischer Annahme nur 5 Millionen € und
- bei einer (eher utopischen) 50%-Förderung und der Kalkulierung von 20 – 25 Millionen € - ohne Berücksichtigung einer Zwischenfinanzierung – wäre der „Große Ochsenkopf“ im finanziellen Vergleich zwischen 17 und 22 Millionen € günstiger.

Er appelliert, das Thema „qualitätsvoller, finanzierbarer, öffentlicher Personennahverkehr“ (ÖPNV) bei der Standortentscheidung nicht ganz auszublenden. Die genannten Summen würden sich entsprechend in den jährlichen Abrechnungen in den laufenden Verlustausgleichen niederschlagen. Der ÖPNV würde sich deutlich verteuern.

Es melden sich zu Wort: Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Lachenauer, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Herr in der Beek (technischer Geschäftsführer der RNV), Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Holschuh, Stadträtin Marggraf

Im Meinungsaustausch geht es im Wesentlichen um folgende Aspekte:

- Bitte um Erläuterung der 10-Millionen-Fördersumme und den Einsatz (widersprüchliche mündliche Ausführung gegenüber der Darstellung auf Seite 3.7 der Beschlussvorlage),
- fehlende Angaben zu den Betriebskosten an beiden Standorten,
- Haushaltsbeschluss verlange generell bei Großprojekten die Darstellung von Investitions- und Betriebskosten; Betriebskostenangaben werden bis zur Gemeinderatssitzung am 16.02.2017 erbeten,
- Rückblick in das Jahr 2014 - damaliger Vorschlag der Verwaltung sei der Ausbau am Altstandort gewesen – die qualitative Bewertung habe sich bis heute nicht geändert,
- es fehle eine funktionelle Rechnung, es gebe nur eine statische Rechnung für zwei Lösungen, die verkehrstechnisch nicht vergleichbar seien,

- am Altstandort würde mehr Fläche zur Verfügung stehen und er würde mehr Erweiterungsmöglichkeiten bieten,
- am Standort Bergheim solle keine Sanierung, sondern ein Aus- und Neubau erfolgen,
- bei einer Verlagerung würden die Synergien (Straßenbahnen und Bussen auf einem Gelände) verloren gehen,
- die Verlagerung der Buswerkstatt erfolge aus betriebswirtschaftlichen Gründen (Busstandort-Optimierungskonzept, das der Aufsichtsrat der RNV gefordert habe),
- Herr in der Beek erläutert die wirtschaftliche Entscheidung zur Verlegung der Buswerkstatt,
- es fehle eine Funktionskostenanalyse „danach“,
- die Bodenrichtwerttabelle gehe von nur 600 – 800 €/qm für Wohnbebauung im Bereich westlich der Mittermaierstraße aus,
- gebe es ein Angebot für die eingerechneten 20 Millionen € für die Verwertung des Grundstücks Bergheimer Straße?
- eine Gentrifizierung des Stadtteils Bergheim-West bleibe aus, wenn der Betriebshof am Altstandort verbleibe,
- wie sicher sei die Förderzusage? Es gebe keine Ausführungsplanung, keine eingereichten Pläne und keinen Förderbescheid,
- es müsse ein Planfeststellungsverfahren für den „Großen Ochsenkopf“ eingeleitet werden, Zeitdauer 1 – 1 ½ Jahre, das Projekt werde im Förderzeitrahmen nicht abgeschlossen,
- Richtlinie zuwendungsfähiger Kosten – Berücksichtigung der Grundstückserlöse, Herr in der Beek verliert dazu eine Stellungnahme des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, dass Grundstückserlöse nicht angerechnet werden müssten, *Der Oberbürgermeister sagt zu, diese Stellungnahme den Mitgliedern des Gemeinderates zur Verfügung zu stellen,*
- die Vorgehensweise werde als falsch erachtet; zuerst sollte ein Entwicklungskonzept erarbeitet werden und danach die Standortentscheidung getroffen werden, jetzt sollten Interimsmaßnahmen und die Ertüchtigung des Altstandortes in Angriff genommen werden,
- Erschwerniskosten „Großer Ochsenkopf“ (Leerkilometer, keine überdachte Busabstellung, keine Tankstelle),
- Aufwertung des Stadtteils Bergheim,
- Aus finanztechnischer und städteplanerischer Sicht sei die Verlagerung auf den „Großen Ochsenkopf“ die richtige Entscheidung.

Der Oberbürgermeister und Herr in der Beek verdeutlichen noch einmal die Fördersituation und den dringenden (zeitlichen) Handlungsbedarf.

Der Erste Bürgermeister erklärt, Bergheim habe durch die Entwicklungen in der Bahnstadt und im Umfeld des Bahnhofs eine neue Lagezentralität erhalten. Außerdem geht er auf die Nutzungsdichte hinsichtlich der Freizeit- und Erholungsfläche in Bergheim im Vergleich zum „Großen Ochsenkopf“ ein.

Der Meinungsaustausch habe Stadtrat Lachenauer gezeigt, dass es noch Diskussionsbedarf gebe. Er schlage vor, die Zeit bis zur Gemeinderatssitzung am 16.02.2017 zu nutzen, um die bisher vorgetragenen Aspekte in den Fraktionen noch einmal zu diskutieren.

Er stellt den **Geschäftsordnungsantrag**,

die Beschlussvorlage ohne Empfehlung dem Gemeinderat zur Entscheidung vorzulegen.

Der Oberbürgermeister lässt darüber abstimmen:

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 11 : 1 : 3 Stimmen

Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses:

Die Beschlussvorlage wird dem Gemeinderat ohne Beschlussempfehlung zur Entscheidung vorgelegt.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: ohne Beschlussempfehlung
Ja 11 Nein 1 Enthaltung 3

Sitzung des Gemeinderates vom 16.02.2017

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 16.02.2017:

- 10.1 Großer Ochsenkopf Heidelberg Bergheim: Machbarkeitsuntersuchung eines Straßenbahnbetriebshofs der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH auf einem Teilbereich des Großen Ochsenkopfs**
[Ersetz die Drucksache 0393/2016/BV]
Beschlussvorlage 0014/2017/BV

Als Tischvorlage wird ein **Antrag** der SPD-Fraktion verteilt (Anlage 19 zur Drucksache 0014/2017/BV):

1. **Das Entwicklungskonzept Bergheim (-West) mit integrierter Entscheidung über den Standort des Betriebshofs** wird mit Bürgerbeteiligung sofort auf den Weg gebracht und bis **Februar 2018** abgeschlossen.
2. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Bergheim (-West) ist **verbindlich durch den Gemeinderat bis spätestens Februar 2018 zu entscheiden**, 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.
3. **Zielsetzung** des Entwicklungskonzeptes Bergheim (-West) muss sein: die **Lebensqualität im Stadtteil deutlich zu erhöhen**.
4. Bei Entscheidung für einen Neubau auf der Fläche **Großer Ochsenkopf** sind im Rahmen des Entwicklungskonzeptes **konkrete und verbindliche Ausgleichsmaßnahmen** bezüglich der **Schaffung von öffentlich nutzbaren, qualitätsvollen Grünflächen** am Standort Bergheimer Straße von mindestens **40% der Gesamtfläche** zu definieren sowie der Anteil an **preisgünstigen Wohnraum** von mindestens 40% geförderten Mietwohnungen und 30% geförderter Eigentumswohnungen für Schwellenhaushalte festzulegen. Auch die am Großen Ochsenkopf dann noch verbleibende öffentliche Grünfläche ist als solche zu definieren und qualitativ hochwertig zu realisieren.
5. Die RNV führt ihre Planungen für den Großen Ochsenkopf parallel weiter, um bei einer möglichen Entscheidung für diesen Standort in dem für die Förderung notwendigen Zeitplan zu bleiben.
6. Der Gemeinderat empfiehlt der RNV, den jetzigen Standort des Betriebshofs an der Bergheimer Straße **umgehend interimweise für geregelte Arbeitsabläufe zu ertüchtigen**.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner betont vorweg, dass man an einer Lösung für Bergheim und für den Betrieb arbeite. Der Betriebshof müsse dringend erneuert werden, wobei Sanierungskosten nicht bezuschusst werden. Von daher sei die Vorgabe des Landes auch klar, in Richtung Neubau zu gehen. Dies möchte man auch realisieren – zumindest mit einem Stufenkonzept. Er hoffe, dass man heute zu einem Ergebnis komme.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster begründet ihren Antrag. Man wisse, dass die Entscheidung über den Standort des Betriebshofes eine ganze wichtige für den Stadtteil und die rnv (Rhein-Neckar-Verkehr-GmbH) sei. Ihre Fraktion habe sich am Vortag mit den Arbeitnehmervetretern und der Geschäftsführung der rnv sowie der HSB auf dem Betriebshofgelände getroffen, die Positionen ausgetauscht und den oben genannten Antrag durchgesprochen. Sie dankt den Beteiligten für die sachgerechte Diskussion. Ihr Antrag versuche nun, eine Interessensabwägung zwischen rnv, Bergheim und der Stadt herzustellen. Aber auch gleichzeitig, Versäumnisse der Vergangenheit zu korrigieren. Stadträtin Prof. Dr. Schuster erläutert die einzelnen Punkte ihres Antrages, den sie als Gewinn für die Bürgerinnen und Bürger Bergheims ansehe. Noch nie sei der Stadtteil so nah an der Realisierung eines Entwicklungskonzeptes gewesen, das 2018 definitiv abgeschlossen sein werde.

Im Verlauf der Diskussion melden sich zu Wort:

Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadtrat Steinbrenner, Stadtrat Föhr, Stadtrat Lachenauer, Stadtrat Eckert, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Dr. Gradel

Es werden folgende Aspekte angesprochen:

- Es sei zwar nicht nachvollziehbar, dass der Ochsenkopf der geeignetere Standort sei, mit dem Erhalt am Altstandort habe man jedoch auch Schwierigkeiten. Deshalb müsse man sich ausreichend Zeit nehmen, zu einer guten Entscheidung zu kommen, mit der man in den nächsten Jahren leben könne und die für die rnv ohne Nachteile sei. Daher sei der SPD-Antrag richtig.
- Auch wenn man am liebsten dem Verwaltungsvorschlag zustimmen würde, werde der Antrag der SPD-Fraktion begrüßt. Sie habe den Weg frei gemacht für eine mutige und positive Entwicklung Bergheims, im Sinne der dort lebenden Menschen.
- Hinsichtlich Punkt 5 des Antrages: Der städtische Haushalt habe es verdient, dass mit den Ressourcen verantwortungsvoll umgegangen werde. Der Punkt bedeute, dass vorbehaltlich der Zustimmung zu Punkt 1 jetzt mit dem Planfeststellungsverfahren begonnen werden könne. Damit werde ein wichtiger Schritt getan, die Förderung des Landes sicherzustellen. Das sei ein gutes und richtiges Signal.
- Wichtig sei, dass eine Analyse des Bergheimer Umfelds vorgenommen werde. Auch werde ein Wohnungsmix angestrebt. Deshalb solle zuerst genau analysiert und danach die Quartiersentwicklung angegangen werden. (Punkt 4 des Antrages). Die CDU-Fraktion werde dem Antrag der SPD-Fraktion zustimmen. Ihr Ziel sei ein neuer, moderner und leistungsfähiger Betriebshof am Großen Ochsenkopf und ein modernes Quartier mit viel Wohnen, Gewerbe und Grünflächen am alten Standort.
- Der nun vorliegende Antrag der SPD-Fraktion sei ein deutlich anderer, als der, der im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss (SEVA) gestellt worden sei. Doch obwohl er im Grunde nach richtig sei, habe man Probleme, diesem zuzustimmen. Zum einen werde bezweifelt, dass die Zeitschiene von einem Jahr zu erfüllen sei. Zum anderen werde bedauert, dass wieder einmal keine Entscheidung getroffen werde. Die im Punkt 4 des Antrages aufgeführten Zahlen seien fernerhin noch nicht diskutiert. Auch nicht mit den Bürgern.
- Dass der Betriebshof für geregelte Arbeitsabläufe ertüchtigt werden solle, daran arbeite die HSB schon seit Jahren (Punkt 6). Sonst laufe man Gefahr, dass der Betriebshof geschlossen werde.

- Im Punkt 4 des Antrages werden die Zahlen so hoch angesetzt, dass man wahrscheinlich nicht zu einem neuen Standort Ochsenkopf kommen werde. Die in Punkt 5 und 6 genannten weiter zu führenden Planungen sowie die vorzunehmende Renovierung des alten Standortes koste die rnv jeweils einen 6-stelligen Betrag, obwohl keine Rechtssicherheit vorliege. Dies sei unverantwortlich. Mit dem Antrag werde wieder eine Entscheidung verzögert.
- Man benötige zwei Szenarien, die aussagen: Betriebshof bleibt wo er ist oder er kommt an den Großen Ochsenkopf – was passiert in beiden Fällen mit den Stadtteilen? Wie könne eine Neubebauung am alten Standort aussehen? Was könne am Ochsenkopf geschehen, wenn der alte Standort bleibe? Wie könne sich der Stadtteil entwickeln, in beiden Varianten? Dann könne die Bürgerschaft und auch der Gemeinderat sinnvoll entscheiden. Der zeitliche Faktor werde zwar schwierig einzuhalten sein, trotzdem müssen planerische Prozesse eingeleitet werden, die den Gemeinderat in die Lage versetze, Varianten auszuwählen mit deren Folgen. Auf der jetzigen Kenntnisbasis sei dies nicht möglich. Dem Antrag der SPD-Fraktion könne zugestimmt werden.
- Bergheim sei ein kritischer Bereich, in dem man dringend tätig werden müsse. Es sei versäumt worden, frühzeitig Diskussionen zu führen, für eine langfristige Entscheidung. Vielmehr sei man mit der Drohung der verloren zu gehenden Zuschüsse gestartet. Zudem liegen keine Folgekostenanalysen vor. Nach Meinung von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz seien die Lösungen nicht gleichwertig, sowohl ökologisch (klimatologisch) als auch was den Naturschutz anbelange. Sie seien auch von den Funktionen nicht gleichwertig (Busunterbringung und zusätzliche Leerkilometer et cetera). Den Argumenten der SPD-Fraktion könne man sich nicht entziehen.
- Leider sei zu Beginn der Diskussionen die Prüfung weiterer Standorte abgelehnt worden. Vielmehr sei mit Zeitdruck gearbeitet worden. Der SPD-Antrag könne unterstützt werden. Ein Entwicklungskonzept für Bergheim zu erhalten sei richtig und wichtig. Nach jetziger Faktenlage könne dem Standort Ochsenkopf nicht zugestimmt werden. Untere anderem liege dies an dem Fehlen der belastbaren Betriebskosten für die Laufzeit für beide Standorte. Insbesondere Kosten für Leerfahrten oder notwendige Transferfahrten für das Personal.
- Ein wichtiger Punkt: Grundstückserlös Betriebshof von 20 Millionen (Mio.) Euro. Es sei nicht garantiert, dass der Grundstückserlös den Zuschüssen gegen gerechnet werden müsse. Das stehe noch völlig aus. Die rnv sei zwar nur Mieter und die HSB Eigentümer, doch stehe sie im Unternehmensverbund – das werde der Zuschussgeber berücksichtigen müssen.
- Das von der SPD-Fraktion vorgelegte Antragspaket sollte nicht getrennt abgestimmt werden. Die im Punkt 4 genannte Festlegung von preisgünstigem Wohnraum sollte abgemildert werden.

Während der Diskussion werden folgende Anträge gestellt:

Stadtrat Lachenauer **beantragt**:

Getrennte Abstimmung der einzelnen Punkte des SPD-Antrages.

Stadtrat Rothfuß stellt den **Antrag**, sofern dem Antrag der SPD-Fraktion zugestimmt werde:

Vor der Entscheidung im Februar 2018 wird den Gemeinderäten eine ausführliche und übersichtliche Aufstellung der Kosten, sowohl Investitions- als auch Betriebskosten für zum Beispiel 30 Jahren, für die beiden Standorte zur Verfügung gestellt.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster **beantragt**

Sitzungsunterbrechung

um sich über eine gemeinsame Formulierung des 4. Punktes zu einigen.

Erster Bürgermeister Odszuck teilt mit, dass hinsichtlich der Festlegung von preisgünstigem Wohnraum in Punkt 4 des Antrages sich auf eine Formulierung geeinigt werden sollte, die sinngemäß lauten könne: *Nach Analyse des Wohnbestandes der Umgebung und Ermittlung der Bedarfe werden entsprechende Anteile an geförderten Wohnungsbau für Miet- und Eigentumswohnungen festgelegt.*

>>Es folgt eine Sitzungsunterbrechung von 18.20 Uhr bis 18.31 Uhr <<

Nach der Sitzungsunterbrechung teilt Stadträtin Prof. Dr. Schuster folgende gemeinsame Formulierung des 4. Punktes mit:

.....40 % der Gesamtfläche zu definieren. Ein weiteres Ziel ist die bedarfsgerechte Schaffung von preisgünstigem und gefördertem Wohnraum. Eine mögliche Zielgröße könnte sein: 40 % geförderte Mietwohnungen und 30 % geförderte Eigentumswohnungen für Schwellenhaushalte. Auch die am Großen Ochsenkopf.....

Stadtrat Lachenauer zieht seinen Antrag auf getrennte Abstimmung zurück.

Stadtrat Rothfuß erinnert an seinen Antrag, den SPD-Antrag um den Punkt 7 zu ergänzen.

Als erstes lässt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner über den nun **geänderten SPD-Antrag** abstimmen.

1. **Das Entwicklungskonzept Bergheim (-West) mit integrierter Entscheidung über den Standort des Betriebshofs** wird mit Bürgerbeteiligung sofort auf den Weg gebracht und bis **Februar 2018** abgeschlossen.
2. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Bergheim (-West) ist **verbindlich durch den Gemeinderat bis spätestens Februar 2018 zu entscheiden**, 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.
3. **Zielsetzung** des Entwicklungskonzeptes Bergheim (-West) muss sein: die **Lebensqualität im Stadtteil deutlich zu erhöhen**.
4. Bei Entscheidung für einen Neubau auf der Fläche **Großer Ochsenkopf** sind im Rahmen des Entwicklungskonzeptes **konkrete und verbindliche Ausgleichsmaßnahmen** bezüglich der **Schaffung von öffentlich nutzbaren, qualitätsvollen Grünflächen** am Standort Bergheimer Straße von mindestens **40% der Gesamtfläche** zu definieren. ~~sowie der Anteil an preisgünstigen Wohnraum von mindestens 40% geförderten Mietwohnungen und 30% geförderter Eigentumswohnungen für Schwellenhaushalte festzulegen.~~ Ein weiteres Ziel ist die bedarfsgerechte Schaffung von preisgünstigem und gefördertem Wohnraum. Eine mögliche Zielgröße könnte sein: 40 % geförderte Mietwohnungen und 30 % geförderte Eigentumswohnungen für Schwellenhaushalte. Auch die am Großen Ochsenkopf dann noch verbleibende öffentliche Grünfläche ist als solche zu definieren und qualitativ hochwertig zu realisieren.
5. Die RNV führt ihre Planungen für den Großen Ochsenkopf parallel weiter, um bei einer möglichen Entscheidung für diesen Standort in dem für die Förderung notwendigen Zeitplan zu bleiben.
6. Der Gemeinderat empfiehlt der RNV, den jetzigen Standort des Betriebshofs an der Bergheimer Straße **umgehend interimweise für geregelte Arbeitsabläufe zu ertüchtigen**.

Abstimmungsergebnis: mit 41 : 2 : 1 Stimmen beschlossen

Danach stellt er den **Antrag** von Stadtrat Rothfuß zur Abstimmung:

Vor der Entscheidung im Februar 2018 wird den Gemeinderäten eine ausführliche und übersichtliche Aufstellung der Kosten, sowohl Investitions- als auch Betriebskosten für zum Beispiel 30 Jahren, für die beiden Standorte zur Verfügung gestellt.

Abstimmungsergebnis: mit 19 : 24 : 1 Stimmen abgelehnt

Somit wird folgender Beschluss gefasst:

Beschluss des Gemeinderates:

1. *Das Entwicklungskonzept Bergheim (-West) mit integrierter Entscheidung über den Standort des Betriebshofs wird mit Bürgerbeteiligung sofort auf den Weg gebracht und bis Februar 2018 abgeschlossen.*
2. *Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Bergheim (-West) ist verbindlich durch den Gemeinderat bis spätestens Februar 2018 zu entscheiden, 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.*
3. *Zielsetzung des Entwicklungskonzeptes Bergheim (-West) muss sein: die Lebensqualität im Stadtteil deutlich zu erhöhen.*
4. *Bei Entscheidung für einen Neubau auf der Fläche Großer Ochsenkopf sind im Rahmen des Entwicklungskonzeptes konkrete und verbindliche Ausgleichmaßnahmen bezüglich der Schaffung von öffentlich nutzbaren, qualitativ vollen Grünflächen am Standort Bergheimer Straße von mindestens 40% der Gesamtfläche zu definieren. **Ein weiteres Ziel ist die bedarfsgerechte Schaffung von preisgünstigem und gefördertem Wohnraum. Eine mögliche Zielgröße könnte sein: 40 % geförderte Mietwohnungen und 30 % geförderte Eigentumswohnungen für Schwellenhaushalte.** Auch die am Großen Ochsenkopf dann noch verbleibende öffentliche Grünfläche ist als solche zu definieren und qualitativ hochwertig zu realisieren.*
5. *Die RNV führt ihre Planungen für den Großen Ochsenkopf parallel weiter, um bei einer möglichen Entscheidung für diesen Standort in dem für die Förderung notwendigen Zeitplan zu bleiben.*
6. *Der Gemeinderat empfiehlt der RNV, den jetzigen Standort des Betriebshofs an der Bergheimer Straße umgehend interimswise für geregelte Arbeitsabläufe zu ertüchtigen.*

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: mehrheitlich beschlossen
Ja 41 Nein 2 Enthaltung 1

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 Stra- ße*	Standort Am Großen Ochsenkopf**	
	1. und 2. Stufe	1. Stufe	2. Stufe
Planungs- und Baukosten Be- triebshof	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 Stra- ße	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% Förde- rung)
Erwarteter Zuschuss Gleisver- legung / 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 Wieblingener 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 Wege- recht 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 Betrachtungs- bereich die Schulentwicklung im westlichen Bereich und eine gewerbliche Entwicklung im östli- chen 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 Verlage- rung 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 ge- bracht wird, liegt in der kommunalen Planungshoheit und wird durch den Gemeinderat ent- schieden und beschlossen. Der Bebauungsplan ist laut § 8 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Insbesondere für die Schulerweiterung im westlichen Bereich würde eine Änderung des Flä- chennutzungsplans – 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 überschlüssiges Lärmgutachten erstellt, welche auf der Machbarkeitsstudie des Großen Ochsenkopfes basiert. Ziel war es eine überschlüssliche 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
18	Sachantrag der SPD-Fraktion vom 31.01.2017
19	Sachantrag der SPD-Fraktion vom 16.02.2017 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 16.02.2017)