

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0399/2017/BV

Datum:
04.12.2017

Federführung:
Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen

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

Betreff:

**Betriebshof Heidelberg: Standortentscheidung
(wird ersetzt durch Drucksache 0311/2018/BV)**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Wieblingen, Bergheim	17.01.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	31.01.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	07.02.2018	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bezirksbeirat Wieblingen und Bergheim, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgende Beschlüsse:

1. *Der Gemeinderat nimmt -unter Berücksichtigung des ersten Ergebnisstandes des Entwicklungskonzeptes Bergheim (-West) die vorliegenden Ergebnisse 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 zur Umsetzung des Betriebshofs gemäß der „Verwaltungsvorschrift der Landesregierung zur Intensivierung der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planungs- und Zulassungsverfahren“ (VwV Öffentlichkeitsbeteiligung) und im Sinne von Kapitel 3.3 der Heidelberger Leitlinien für mitgestaltende Bürgerbeteiligung.*
4. *Erste Überlegungen zur zukünftigen Nutzung und Neugestaltung des ehemaligen Betriebshofgeländes sind Bestandteil des Entwicklungskonzeptes Bergheim(-West), incl. des entsprechenden Bürgerbeteiligungsverfahrens.*
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 (Konzernsicht):

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben Investition:	74.503.173 €
1. Anschaffungskosten	50.304.929 €
2. Zusatzinvestitionen	15.700.000 €
3. Betriebserschwerungskosten	2.898.244 €
4. Städtebauliche Maßnahmen	4.000.000 €
5. Kompensationsmaßnahme	1.000.000 €
6. Grunderwerbskosten Stadt HD	600.000 €
Einnahmen Investitionen:	41.500.000 €
1. GVFG-Förderung Betriebshoferstellung für rnv	17.000.000 €
2. GVFG-Förderung Neubau 2 Haltestellen samt Verlegung OEG Gleistrasse	3.000.000 €
3. Busabstellanlage Wieblinger Weg	1.500.000 €
4. Verwertung Bergheimer Straße	20.000.000 €
Finanzierung:	33.003.173 €
Laufende Kosten (samt Finanzierung) p.a. im Rahmen des Verlustausgleiches rnv bzw. HSB	5.593.859 €
davon:	
Unterhaltungskosten Grund und Gebäude	1.876.012 €
Jährliche Erbpachtzinsen	432.450 €
Durchschnitt Abschreibung	1.343.671 €
Durchschnitt Zins	1.032.437 €
Dauerhafte / zusätzliche Leerkm / Dienste	705.289 €
Ersatz Gleisbaulager	204.000 €
Verworfenne Planungskosten (Einmaleffekt)	2.600.000 €

Zusammenfassung der Begründung:

Der Betriebshof der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen und es bedarf eines Neubaus. Aufgrund der Beschlusslage (siehe DS 0014/2017/BV) hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 16.02.2017 beschlossen, dass im Rahmen des Entwicklungskonzeptes Bergheim (-West) verbindlich der Gemeinderat bis spätestens Februar 2018 entscheidet, 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. Der erste Ergebnisstand des Entwicklungskonzeptes wurde nun im unmittelbaren Vorgriff zu dieser Vorlage behandelt und soll als weitere Entscheidungsgrundlage für einen Standortbeschluss berücksichtigt werden.

Begründung:

1. Einführung

Mit Vorlage 0014/2017/BV wurde ein umfassendes Bild über die aktuelle Situation des Betriebshofes Bergheim, des kritischen laufenden Betriebes und des dringend notwendigen Neubaus gegeben. Die nun gefertigte Vorlage stützt sich im Wesentlichen auf die dort ausgeführten Themen, auf deren Wiederholung nun verzichtet werden soll. Auf die damaligen Informationen zu den vorhandenen Grundstücksangelegenheiten, der Verlagerung der Buswerkstatt nach Mannheim, die planungsrechtlichen Informationen, samt beschriebenem Prozedere des Planfeststellungsverfahrens, Natur- und Landschaft, sowie zur geplanten Bürgerbeteiligung wird verwiesen.

Die umgehende Notwendigkeit eines Neubaus wurde auch von den Gesellschaften HSB bzw. SWH GmbH zum damaligen Zeitpunkt gefordert. Der Aufsichtsrat beider Gesellschaften sah aufgrund des technischen Zustandes des Betriebshofs und der bestehenden Konkurrenzsituation um die Fördermittel die dringende Notwendigkeit einen Standortbeschluss zeitnah zu erwirken.

Die für einen Neubau zur Verfügung stehenden Flächen haben sich nach einer umfassenden Untersuchung auf zwei Flächen beschränkt, dem aktuellen Standort inmitten Bergheims und die zwischen Bergheim und Wieblingen gelegene Fläche „Großer Ochsenkopf“.

Die rnv hat mit Unterstützung der zuständigen Fachämter mit unterschiedlichen Instrumenten die verbliebenen Standorte verglichen. Zum einen fand in der Vorlage 0014/2017/BV ein monetärer Vergleich statt, zum anderen wurde eine Matrix erarbeitet, die anhand verschiedener Aspekte die Standorte miteinander verglichen hat. Die rnv und die Verwaltung sprachen daraufhin die Empfehlung aus, dass aufgrund der vorbeschriebenen Aspekte die Neubauvariante „Großer Ochsenkopf“ zu favorisieren sei.

Hinzu kam inzwischen die Diskussion um die Entwicklungsmöglichkeiten des Stadtviertels Bergheim (-West), je nach Standortwahl. Nach umfassender Diskussion in den politischen Gremien kam der Gemeinderat mit großer Mehrheit zu dem Ergebnis, dass für die Entscheidungsfindung eine vertiefende Untersuchung im Rahmen eines Entwicklungskonzeptes notwendig sei. Dabei sei es wichtig unterschiedliche Szenarien aufzuzeigen, welche die unterschiedlichen Entwicklungsperspektiven -je nach Betriebshofstandort- für den Stadtteil betrachtet.

Darüber hinaus wurde von allen beteiligten Seiten betont, dass eine abschließende Entscheidung -aufgrund der dringenden Handlungsnotwendigkeit (Fördermittelakquise / dringende Instandhaltungen am bestehenden Standort) - spätestens im ersten Quartal 2018 zu treffen sei.

Um eine ausreichende Diskussion zu ermöglichen wurde nun der Zwischenstand zum Entwicklungskonzept Bergheim (-West) unmittelbar vor Behandlung der Vorlage „Betriebshof Heidelberg“ behandelt.

Nachfolgend wird nun der aktuelle Planungsstand für den Standort Ochsenkopf (Endstand Vorplanung) mit Busabstellanlage am Wieblingener Weg, der darauf basierende aktuelle Finanzierungsstand (im Vergleich zum derzeitigen Standort) und die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigenden Aspekte aufgezeigt.

2. Untersuchungsergebnisse

2.1 Dringender Handlungsbedarf für den Betriebshofstandort

In der Vorlage 0014/2017/BV wurde umfassend auf den dringenden Handlungsbedarf hingewiesen. An dieser Stelle möchten wir darauf verweisen.

Mit der Vertagung der Standortentscheidung wurden zwingend notwendige Instandhaltungs- und Brandschutzmaßnahmen mit einem Volumen von ca. 660 T€ notwendig, welche unabhängig von der Standortentscheidung verloren sind (nähere Informationen zu den getätigten Maßnahmen sind aus Anlage 01, Seite 1 zu entnehmen).

Bei einer weiteren Verzögerung einer Standortentscheidung sind weitere verlorene Kosten in Höhe von ca. 8,4 Mio. € zu erwarten. Falls der Betriebshof in der Bergheimer Straße länger als weitere 5 Jahre in Betrieb bleiben muss, müssen weitere Ertüchtigungsmaßnahmen im Betriebshof durchgeführt werden. Sodann muss u.a. die Gleisharfe inkl. der Fahrleitungsanlage ersetzt, das Dachtragwerk sowie die Dachdichtungen ertüchtigt sowie die Erneuerung von Lastenaufzug, Druckluft- und Waschanlage umgesetzt werden.

Sollten die Maßnahmen nicht zur Umsetzung kommen, steigt die Wahrscheinlichkeit der Funktionsausfälle, sowohl in einzelner wie gesamthafter Betrachtung deutlich an. Der beschriebene Funktionsausfall kann durchaus irreparabel sein, da es sich beispielsweise bei der Gleisharfe um eine komplexe Konstruktion handelt.

Ein weiterer wichtiger Aspekt der Dringlichkeit ist die Inanspruchnahme von Fördermitteln. In Anbetracht der langwierigen Planfeststellungsverfahren und der erst im Anschluss möglichen Fördermittelbeantragung ist eine unmittelbare Entscheidung dringend geboten um kein Fördermittelausfall zu riskieren.

Dieser Aspekt ist auch zu beachten für eventuell geforderte Neuplanungen am bestehenden Standort Bergheim. Auch dieser Aspekt würde das Planfeststellungsverfahren wesentlich verzögern und eine Fördermittelbeantragung bis 2019 zunichte machen.

2.2 Fördersituation für den Betriebshofneubau

Der Sachstand zur Fördersituation wurde in der Vorlage 0014/2017/BV samt deren Anlagen 02 und 03 umfassend beschrieben. Die Fördersituation wurde von der rnv basierend auf den fortgeschriebenen Kosten aktualisiert und sind im Detail aus Anlage 02, Seite 6/7 zu entnehmen.

Vorbehaltlich der Antragsprüfung sind seitens des Verkehrsministeriums max. 10 Mio. Euro Förderung insgesamt für die Betriebshofprojekte in Heidelberg und Mannheim für den Förderzeitraum bis 2019 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. Abstellanlage und Werkstatt) aufzuteilen, die getrennt beantragt und zeitlich versetzt realisiert werden.

Da aufgrund der zwischenzeitlichen Finanzierungseinigung zwischen Bund und Länder zur Nachfolge des Entflechtungsgesetzes die realistische Chance besteht, dass nach 2019 das LGVFG-Förderprogramm fortgesetzt 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% der zuwendungsfähigen Kosten als Festbetragsfinanzierung auszugehen.

Im Rahmen der Verlegung der Gleistrasse und der beiden Haltestellen kann laut rnv für die Gleisverlegung der Linie 5 und barrierefreiem Haltestellenausbau mit dem ersten Bauabschnitt von einer Förderung in Höhe von 3,0 Mio. Euro ausgegangen werden.

Für die geplante Busabstellanlage am Wieblinger Weg werden Zuschüsse in Höhe von rd. 1,5 Mio. Euro erwartet.

In der damaligen Behandlung der Vorlage 0014/2017/BV wurde auch umfassend über die Thematik „Anrechnung des bestehenden Betriebshofgeländes auf die Landesförderung“ diskutiert. Hierzu konnte nun Klarheit erreicht werden.

Auf Anfrage der rnv wurde durch das Verkehrsministerium Ende November 2016 die Auskunft erteilt, dass Erlöse, welche die HSB als Eigentümerin durch den Verkauf des Grundstücks Bergheimer Straße (= Standort des bisherigen Betriebshofs) erzielt, sich die antragstellende rnv (= Mieterin des bisherigen Betriebshofs + Vorhabenträgern des neuen Betriebshofs) im Zusammenhang mit Förderantrag für einen neuen Betriebshof nicht anrechnen lassen muss. Die einschlägige Richtlinie „zuwendungsfähige Kosten“ sei insofern eindeutig. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigentümerschaft des Grundstückes für den geplanten Betriebshofstandort Ochsenkopf der Stadt Heidelberg zufällt.

Eine zwischenzeitliche eingeleitete Prüfung durch den Landesrechnungshof Baden-Württemberg hat diese Einschätzung bestätigt. Dieses Ergebnis wurde durch das Verkehrsministerium im Juli 2017 der rnv mitgeteilt.

2.3 Aktueller Planungsstand

Aus der Anlage 01 ist die Aufgabenstellung der Planungen als Basis der Ergebnisse umfassend dargestellt. Dabei sind neben dem aktuellen Planungsstand die zu beachtenden Rahmenbedingungen, samt Artenschutz, Terminplanungen und Förderung dargestellt.

Nachfolgend werden die Eckpunkte daraus dargestellt.

2.3.1 Planungsstand Bergheimer Straße

Für den Standort „Bergheimer Straße“ kann auf die Planungen aus 2014 zurückgegriffen werden. Die Entwurfsplanung war damals abgestimmt und teilweise wurde die Ausführungsplanung bereits begonnen. Die Planungen sind seitdem nicht fortgeschrieben worden.

Aufgrund der fortgeschrittenen Planungsstände, der dringenden Handlungsnotwendigkeiten, der dringlichen Einleitung eines Planfeststellungsbeschlusses aufgrund der zeitlich begrenzten Förderperiode bis 2019 und den begrenzten finanziellen Mitteln kann eine Neuplanung, welche eine komplette Überbauung des Altstandortes zum Inhalt hat nicht empfohlen werden. Dies würde zu unverantwortlichen betriebstechnischen und finanziellen Risiken führen.

Darüber hinaus wurde eine Überbauung von Betriebshöfen, zum Beispiel mit Wohnungen bisher aufgrund hoher Anforderungen aus folgenden Themengebieten vonseiten der rnv ausgeschlossen:

- Anforderungen an das Tragwerk und einer daraus resultierenden Reduzierung der Abstellkapazität
- Nachweis für ausreichendes Tageslicht der Arbeitsstätten (nach ASR A3.4 Beleuchtung)
- Anforderungen an den Brandschutz
- Schall- und Erschütterungsschutz

Die aktuellen Anforderungen an einen neuen Betriebshof entsprechen dem Mengengerüst zur Planung der Variante „Großer Ochsenkopf / Wieblinger Weg“ (Details siehe Anlage 01). Eine Überprüfung ergab, dass diese Anforderungen auch mit der Planung an der „Bergheimer Straße“ aus 2014 zu erfüllen sind.

In Bezug auf die in der Planung zu berücksichtigenden Fahrzeugkapazitäten hat sich seit 2014 eine Veränderung dargestellt. Im Zuge der aktuell laufenden Bahnbeschaffung der rnv wurden die benötigten Fahrzeuglängen und die Anzahl von Straßenbahnen für die mittelfristige Planung ermittelt. Dabei stellte sich heraus, dass in Heidelberg ein größerer Anteil an Bahnen der 40m Klasse benötigt wird.

Außerdem waren in 2014 noch Bus- und Infrastrukturwerkstätten berücksichtigt, welche größtenteils in Mannheim zentralisiert werden sollen (siehe Anlage 1, Seite 4).

Um eine sinnvolle Vergleichbarkeit der beiden Standorte sicherzustellen, wurde in der weiteren monetären Berücksichtigung die Kostenelemente der zuvor genannten Bereiche abgezogen.

2.3.2 Planungsstand Großer Ochsenkopf

Mit dem Beschluss des Gemeinderates im Februar 2017 erfolgten die ersten detaillierten Planungsschritte am Standort „Großer Ochsenkopf“. Die Basis hierfür bildet die im Rahmen der Gemeinderatssitzung vorgestellter Machbarkeitsstudie. Der Abschluss der Vorplanung endete im November 2017 (siehe Anlage 04).

Eine Variantenuntersuchung hinsichtlich einer Tieferlegung auf dem Höhengniveau der DB Gleise wurde aufgrund der großen Auswirkungen nicht berücksichtigt. Die Gründe hierfür liegen in dem Umfang der zu erwartenden Bauarbeiten, sowie mit den damit verbundenen deutlichen Mehrkosten und die Abhängigkeiten zur bereits im Planfeststellungsverfahren befindlichen Gneisenaubrücke.

Die Machbarkeit einer möglichen Realisierung am Standort „Großer Ochsenkopf“ kann unter Beachtung der gegebenen Rahmenbedingungen bestätigt werden. Der Abschluss der Entwurfsplanung erfolgt im Frühjahr 2018.

Informationen hinsichtlich der zugrundeliegenden Aufgabenstellung der Untersuchung, samt Ausführungen zu Artenschutz, Schall etc. sind der Anlage 01, Seite 5 zu entnehmen.

Busabstellanlage „Wieblinger Weg“

Eine in Auftrag gegebene Untersuchung bestätigt am Standort „Wieblinger Weg“ die Realisierung einer Busabstellanlage unter Berücksichtigung der betrieblichen Kapazitäten.

Die Planungen für den Neubau beinhalten im Wesentlichen eine Abstellhalle, eine Waschanlage, eine Tankanlage und Sozialräumlichkeiten (siehe Anlage 05 und Anlage 01, Seite 3).

Eine Aussage zum Umwelt- und Artenschutz sowie zu den möglichen Lärmauswirkungen konnte bei Vorlagenerstellung noch nicht getätigt werden.

Für eventuell notwendige Lärmschutzmaßnahmen wurde eine finanzielle Reserve von 300.000 € eingeplant.

2.3.3 Künftige Entwicklung

Buswerkstatt

Gegenwärtig geht die rnv davon aus, dass die zentrale Durchführung von großen Wartungs- und Reparaturarbeiten der Busse –am Standort Mannheim- unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit für sinnvoll erscheint (siehe Anlage 01, Seite 4). In Heidelberg verbleibt dagegen die Fahrfertigmachung. Die Fahrfertigmachung beinhaltet folgende Tätigkeiten: Tanken, Nachfüllen von Betriebsstoffen, Durchsicht der Fahrzeuge und Kleinreparaturen.

Ein weiterer Grund für die Zentralisierung der Buswerkstätten ist ein sinnvoller Einstieg in zukünftige Technologien. Die rnv will möglichst bald auf emissionsfreie Busse umsteigen. Hinsichtlich dem Einsatz von „Elektrobussen“ konnte die rnv bereits erste Erfahrungen in dem Projekt „Primove“ sammeln. Das Laden der Fahrzeuge erfolgt per Induktion unter laufendem Betrieb an bestimmten Haltepunkten. Im nächsten Schritt sollen Erfahrungswerte mit einer „Depotladung“ gesammelt werden. Dabei werden die Fahrzeuge vor Fahrbetrieb und während längerer Pausen zentral aufgeladen. Die zentrale Ansiedlung der erforderlichen technischen Kompetenzen ist langfristig in Mannheim angedacht.

Infrastrukturwerkstätten

Weiterhin sieht die Planung vor, die Zentralisierung der Infrastrukturwerkstätten in Mannheim zu forcieren. Hierzu ist der Bau von neuen Werkstattgebäuden für die Funktionen Gleisanlagen und Elektrische Anlagen am Betriebshof Mannheim geplant. Der zukünftige Betriebshof in Heidelberg sieht aktuell einen geringen Anteil der Räumlichkeiten für die Instandhaltungsaufgaben der Trasse vor.

Aktuell laufen die Planungen hinsichtlich der Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen, welche unter anderem Genehmigungen durch die Gesellschafterversammlung erfordern.

2.3.4 Terminplanungen

Der Grundsatzbeschluss befähigt die rnv, die Planungen genehmigungsreif aufzubereiten. Daher unterstellt der rnv-Terminplan im Sommer 2018 ein Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) einzuleiten. Die Beantragung einer Förderung nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz setzt einen positiven Planfeststellungsbeschluss voraus.

Der erste Bauabschnitt unterstellt von 2019 bis 2021 die Verlegung der OEG-Stammstrecke sowie dem Bau des Betriebsgeländes und die Abstellhalle für die Straßenbahnen. Der zweite Bauabschnitt, welcher ab 2022 geplant ist, berücksichtigt die Werkstätten und die Fahrfertigmachung sowie die Busabstellung am Wieblingen Weg.

2.4 Kostenvergleich

Die in der Vorlage 0014/2017/BV dargelegten Kosten wurden auf Basis der damaligen Machbarkeitsuntersuchung ermittelt. Aufgrund der Aspekte im Rahmen der Vorlagendiskussion und der zwischenzeitlich erfolgten Voruntersuchung für den Standort Ochsenkopf wurden diese nun konkretisiert und entsprechend angepasst.

Die Erläuterungen zu den nachstehenden Einzelpositionen und deren Veränderungen gegenüber der Vorlage 0014/2017/BV sind aus der Anlage 02 zu entnehmen und dort ausführlich dargestellt.

2.4.1 Einmalige Aufwendungen und Erträge

In einem ersten Schritt fand nun ein aktualisierter Vergleich statt.

Dieser ergibt eine Vorteilhaftigkeit des Standortes Ochsenkopf von rd. 21,3 Mio. €. Die Summe der Kosten liegt rd. 1,6 Mio. € auseinander. Maßgeblich für die Vorteilhaftigkeit sind somit die erwarteten Einnahmen aus Fördermittel und Grundstückserlösen.

Nicht berücksichtigt wurden im Vergleich die städtischen Kosten im Falle der Realisierung des städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Bergheimer Str.“ aus 2014. Diese belaufen sich für den Fall der Umsetzung des wettbewerblichen Ideenteils auf zwischen 14,9 und 16,7 Mio. € und würden die Variante „Standort Bergheimer Straße“ im Vergleich negativ belasten.

Die Zusammensetzung der nachfolgenden Finanzpositionen wird in der Anlage 02, Seite 2 ff. näher erläutert.

Standort Position	Standort Bergheimer Straße	Kombinierter Standort Am Großen Ochsenkopf und Wieblinger Weg
Anschaffungskosten	48,3 Mio €	50,3 Mio €
Zusatzinvestitionen	3,3 Mio €	15,7 Mio €
Betriebserschwerterniskosten	10,0 Mio €	2,9 Mio €
Städtebauliche Maßnahmen	11,4 Mio €	4,0 Mio €
Kompensationsmaßnahmen	0 Mio. €	1,0 Mio €
Grunderwerbskosten	0 Mio. €	0,6 Mio €
Verworfenene Planungskosten	2,5 Mio €	2,6 Mio €
Summe	75,5 Mio €	77,1 Mio €
Standort Position	Standort Bergheimer Straße	Kombinierter Standort Am Großen Ochsenkopf und Wieblinger Weg
Erwartete Fördermittel	10,0 Mio €	21,5 Mio €
Erwartete Grundstückserlöse	8,6 Mio €	20,0 Mio €

Summe erwartete Einnahmen	18,6 Mio €	41,5 Mio €
Saldo	56,9 Mio €	35,6 Mio €

2.4.2 Vergleich der laufenden Kosten p.a.

In einem zweiten Schritt wurden die sich ergebenden laufenden Belastungen p.a. ermittelt. Diese ergeben eine jährliche Vorteilhaftigkeit des Standortes Bergheim von 1,1 Mio. €.

Standort Position	Standort Bergheimer Straße	Kombinierter Standort Am Großen Ochsenkopf und Wieblinger Weg
Unterhaltungskosten Grund und Gebäude	1,2 Mio €	1,9 Mio €
Jährlicher Erbbauzins	0,5 Mio €	0,4 Mio €
Durchschnittliche Abschreibungen	1,6 Mio €	1,4 Mio €
Durchschnittlicher Zinsaufwand	1,0 Mio €	1,0 Mio €
Dauerhafte Leerkm / Dienste	0,2 Mio €	0,7 Mio €
Ersatz Gleisbaulager Ochsenkopf	0 Mio €	0,2 Mio €
Summe laufende Kosten p.a.	4,5 Mio €	5,6 Mio

2.4.3 Kapitalwertvergleich

Für die letztendlich wirtschaftliche Beurteilung der beiden Betriebshöfe ist von der rnv der Kapitalwert als zentrale Kennzahl gewählt worden.

Damit eine wirtschaftliche Bewertung möglich ist, müssen alle Einzahlungen (z.B. Zuschüsse und Veräußerungsgewinn) und Auszahlungen (z.B. Investitionskosten und Unterhaltsaufwendungen) innerhalb des Betrachtungsraumes unter der Berücksichtigung der Verzinsung gegenübergestellt werden.

Die Kapitalwertberechnung beinhaltet eine Laufzeit von 45 Jahren. Die unterstellte Laufzeit ist durch die Abschreibungs- bzw. Lebensdauer einzelner Gewerke begründet und stellt einen Mischansatz dar, da zum gegenwertigen Planungszeitpunkt noch keine Aussage zu den jeweiligen Kostengruppen getroffen werden kann.

Standort Position	Standort Bergheimer Straße	Kombinierter Standort Am Großen Ochsenkopf und Wieblinger Weg
Kapitalwert Laufzeit 45 Jahre	- 120,1 Mio €	- 113,3 Mio €

Die rnv kommt zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung des Standortes Ochsenkopf, im Rahmen des Kapitalwertvergleichs über 45 Jahre zu einer Vorteilhaftigkeit von rd. 6,8 Mio. € führt.

2.5 Weitere Betrachtungen / Einschätzungen

2.5.1 Gewerbepolitische Zielsetzungen

Das Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung erläutert, dass im Flächennutzungsplan 2015-2020 des Nachbarschaftsverbandes Heidelberg-Mannheim der Große Ochsenkopf ausdrücklich als Fläche für Gewerbe dargestellt ist.

Diese Nutzungsoption sollte aus Sicht der Verwaltung -unabhängig von der Standortentscheidung- nicht aufgegeben werden.

In diesem Zusammenhang wurden bereits im Zeitraum 1997 bis 2002 erhebliche Flächen im Gesamtbereich Großen Ochsenkopf von der Stadt angekauft. Es wurden dabei Einzelflächen verschiedener Eigentümer, die in der Summe eine Gesamtfläche von rd. 40.100 m² ausmachen, zu einem Gesamtkaufpreis von rd. 6,4 Mio. € erworben.

Im Jahr 2013 wurde dem Haupt- und Finanzausschuss sowie dem Gemeinderat das Wirtschaftsflächenkonzept der Stadt Heidelberg, welches von der CIMA Beratung und Management GmbH in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Urbanistik in der Fassung vom 11. Dezember 2012 ausgearbeitet wurde, vorgestellt. Gemäß dem Gutachten wurde an dem Standort Großer Ochsenkopf eine potentielle Büronutzung empfohlen.

Ergänzend führt das Institut für südwestdeutsche Forschung in der Studie aus dem Jahr 2016 zur Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung in Heidelberg (Anhang zur Drucksache 0059/2016/BV) aus, dass die Entwicklung von Unternehmen mit Forschungs- und Entwicklungsabteilungen sowie Unternehmenssitzen mit Büroflächen- und Laborflächenbedarfe auf innerstädtischen Entwicklungsflächen gesehen wird.

Die Wirtschaftsstruktur im Stadtteil Bergheim ist geprägt durch Dienstleistungsunternehmen. Unter Berücksichtigung der peripheren Bebauung ist eine Ansiedlung technologieorientierter Unternehmen ohne Lärmentwicklung auf dem Großen Ochsenkopf vorstellbar. Das Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung sieht die Fläche damit als Standort für hochwertige Büronutzung und Laborbetrieben.

Aufgrund vermarktungsrelevanter Schwerpunkte anderer Gewerbegebiete wurde eine Entwicklung des Areals bislang nicht angestrebt.

Variante 1 – Gewerbliche Entwicklungsmöglichkeiten bei Betriebshofverlagerung an den Großen Ochsenkopf

Gesamtfläche Ochsenkopf die für gewerbliche Nutzung veräußert werden kann:

Bei einer Ansiedlung des Betriebshofes am Standort Großer Ochsenkopf würde eine Brutto-Gewerbefläche von circa 11.000 m² verbleiben. Unter Berücksichtigung der Entwicklungsflächen für die Heidelberg International School sowie der Annahme einer zehnpromzentigen Flächeninanspruchnahme durch Erschließungsmaßnahmen würde sich voraussichtlich eine Netto-Gewerbefläche von ca. 5.000 m² ergeben.

Die hierbei verbleibenden Gewerbegrundstücke würden aufgrund Ihrer Grundstückszuschnitte (voraussichtliche Grundstückstiefen von 24 bis 38 Meter), erforderlicher Erschließungen und der zu berücksichtigenden Abstandsflächen zur Bundesstraße 37 sowie der Abstandsflächen zum Betriebshof beengte bauliche Situationen aufweisen, wodurch nur schmale und damit schwer vermarktbarere Gewerbegrundstücke verbleiben.

Mögliche erzielbare Veräußerungserlöse, falls Restfläche gewerblich genutzt wird:

Bei Annahme einer Brutto-Gesamtfläche von 11.000 m² ergibt sich ein Gesamtwert in Höhe von rd. 2,75 Mio. Euro abzüglich des noch zu beziffernden Flächen- bzw. Wertanteils für eine erforderliche Erschließung durch Ausbau des „Schwarzen Weges“.

Mögliche Gewerbesteuererinnahmen, wenn die Restfläche gewerblich genutzt wird:

Um die Bedeutung von Arbeitsplätzen und den Stellenwert der Unternehmen für die haushaltspolitische Lage der Stadt zu erörtern, wird die Größenordnung möglicher Gewerbesteuererinnahmen über die Arbeitsplatzzahl in Relation zu planerischen Gewerbesteuererinnahmen der Stadt Heidelberg dargestellt:

- Bei der Vermarktung städtischer Gewerbeflächen strebt das Amt für Wirtschaftsförderung und Beschäftigung eine Arbeitsplatzdichte von mindestens 50 Mitarbeiter pro Hektar Gewerbefläche an. Unter Berücksichtigung einer voraussichtlichen Netto-Gesamtfläche von ca. 5.000 m² ergibt sich eine mindestens anzustrebende Mitarbeiterzahl von 25 Beschäftigten bis zu 65 Beschäftigten. Die potentielle Mitarbeiterzahl ist abhängig von der letztendlichen Geschossigkeit und dem Bauvolumen der Gewerbegebäude.
- Unter Heranziehung der planerischen Gewerbesteuererinnahmen für das Haushaltsjahr 2016 i. H. v. 92 Mio. € sowie der im Jahr 2016 insgesamt sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (ca. 91.000), könnten bei Annahme von 65 Beschäftigten auf dem Großen Ochsenkopf bei Betriebshofverlagerung jährliche Gewerbesteuern im mittleren fünfstelligen Bereich entstehen.

Variante 2 – Gewerbliche Entwicklungsmöglichkeiten ohne Betriebshofverlagerung an den Großen Ochsenkopf

Im Unterschied zu einer Betriebshofverlagerung an den Großen Ochsenkopf würden in dieser Variante vermarktungsfähige Gewerbegrundstücke verbleiben.

Gesamtfläche Ochsenkopf die für gewerbliche Nutzung veräußert werden kann:

Sofern der Betriebshof am Standort Bergheim (-West) verbleibt und eine Gleisverlegung am Standort Ochsenkopf nicht stattfindet, würde in Anlehnung an das CIMA-Gutachten zur gewerblichen Nutzung eine Brutto-Gesamtfläche von etwa 36.000 m² zur Verfügung stehen. Bei Annahme einer zehnpromtigen Flächeninanspruchnahme durch Erschließungsmaßnahmen sowie unter Berücksichtigung der Flächen zur schulischen Entwicklung, würde sich in dieser Variante eine voraussichtliche Netto-Gewerbefläche von ca. 27.000 m² ergeben. Deutliche Abweichungen der genannten Flächenangaben sind, in Abhängigkeit der Erschließungsmaßnahmen, sowohl nach unten als auch nach oben möglich.

Mögliche erzielbare Veräußerungserlöse, falls Fläche gewerblich genutzt wird:

In Anlehnung an die vorgehenden Ausführungen kann bei Annahme einer Brutto-Gesamtfläche von 36.000 m², ein Gesamtwert in Höhe von ca. 9,00 Mio. Euro abzüglich des noch zu beziffernden Flächen- bzw. Wertanteils für eine erforderliche Erschließung angenommen werden.

Mögliche Gewerbesteuererinnahmen, wenn die Fläche gewerblich genutzt wird:

Wie ausgeführt, ergibt sich in dieser Variante eine Netto-Gesamtfläche von ca. 27.000 m² und damit eine anzustrebende Arbeitsplatzzahl von etwa mindestens 135 Beschäftigten bis hin zu 350 Beschäftigten. Unter Berücksichtigung der planerischen Gewerbesteuereinnahmen sowie der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Jahr 2016, ergibt sich bei Annahme von 350 Beschäftigten, eine mögliche Gewerbesteuereinnahme im unteren sechsstelligen Bereich. Auch diese Angaben sind aufgrund der multikausalen Einflussfaktoren (Geschossigkeit und Bauvolumen der Gewerbegebäude, Branchen, Steuerrecht, etc.) unverbindlich, weshalb deutliche Abweichungen nach unten und oben möglich sind.

Variante 3 - Bergheim (-West) – Gewerbliche Entwicklung bei Betriebshofverlagerung an den Großen Ochsenkopf

Welche gewerblichen Nutzungen sind für den EG-Bereich am Standort Bergheim denkbar, wenn der bisherige Betriebshofstandort entfällt. Welche wirtschaftlichen Aspekte (Gewerbesteuer etc.) können daraus erwachsen?

Im gewachsenen Stadtteil Bergheim ist eine Belebung der Erdgeschossnutzungen durch kleinteilige Geschäfte, Dienstleister als auch Büros in den Obergeschossen vorstellbar und auch realistisch. Insbesondere Geschäfte mit Versorgungsfunktion wie beispielsweise Bäckereien, Gastronomiebetriebe, Cafes etc. Eine Ansiedlung sogenannter Fachgeschäfte ist wünschenswert aber aufgrund der erst noch zu etablierenden Lage verhalten einzuschätzen. Aufgrund der Kleinteiligkeit und der insgesamt verhältnismäßig eher geringen Gesamtfläche der Erdgeschossflächen steht eine Belebung und die Ergänzung von Versorgungsangeboten des Quartiers gegenüber den wirtschaftlichen Aspekten, wie beispielsweise Gewerbesteuereinnahmen, klar im Vordergrund.

Nähere Aussagen zur Entwicklung der Variante 3 sind aktuell nicht möglich, da für den derzeitigen Standort des Betriebshofes noch keine Planungen für eine Nachnutzung vorliegen. Auf dieser Fläche wäre durchaus eine gemischte Nutzung mit Wohnungen und Gewerbe vorstellbar.

2.5.2 Grünflächenentwicklung

Die Verlagerung des Betriebshofs der RNV zieht in Bezug auf Freiflächen verschiedene Entwicklungsszenarien nach sich. Diese wurden durch das Landschafts- und Forstamt untersucht und nachfolgend dargestellt:

1. Das gegenwärtig belegte Betriebshofgelände an der Bergheimer Straße wird frei

Dadurch entsteht Entwicklungspotential für Wohnraum, Gewerbe und Freiflächen / Grünanlagen, welche im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Entwicklungskonzept Bergheim (-West) auch Diskussionsgegenstand war und fortführend sein werden.

Es ist davon auszugehen, dass es zu stark frequentierten und multifunktional genutzten Flächen kommen wird. Daraus resultiert ein hohes gestalterisches Niveau, das sich sowohl in der Planung / Herstellung als auch in der späteren Unterhaltung kostenmäßig niederschlagen wird.

Für die Herstellung wurde ein Einheitspreis von ca. 200.- € / m² von ähnlichen Projekten aus der Bahnstadt angenommen. Es handelt sich um den reinen Netto-Preis, hinzu kämen noch die Baunebenkosten (Honorare, Fachplaner, MwSt., Projektmanagement). Der Bruttoeinheitspreis wird bei ca. 300 € / m² liegen. Dies beinhaltet nicht Abbruch, Entsorgung und Baufeldfreimachung.

Bei der jährlichen Unterhaltung bieten sich zwei Einheitspreise an: Pflegeklasse 1 mit 8,25 € / m² und Pflegeklasse 2 mit 2,50 € / m².

Grundsätzlich ist jedoch zu klären, in wie weit die Grünflächen öffentlich gewidmet werden oder auch private Anteile zu bilden sind.

2. Auf der Fläche Großer Ochsenkopf entsteht ein neuer Standort für den Betriebshof

Die betroffene Fläche zwischen der Bahnlinie und der ehemaligen BAB 656 wird in Ost-West-Richtung durch den Schwarzen Weg getrennt.

Die Gesamtfläche des geplanten neuen Standorts Betriebshof Ochsenkopf südlich des Schwarzen Wegs enthält keine Grünflächen oder –elemente wie z.B. Baumpflanzungen.

Die Fläche nördlich des Schwarzen Wegs wird im Falle der Umsiedlung des Betriebshofs eine Reservefläche für Gewerbeansiedlungen darstellen.

3. Der BTH wird nicht umgesiedelt, verbleibt an bisherigen Standort.

Daraus entsteht die eine Alternative, dass die Fläche in dem Zustand Gewerbeerwartungsland verbleibt. Hier ist von niedrigen jährlichen Unterhaltungskosten auszugehen (Pflegeklasse 3: 0,50 € / m²).

Die zweite Alternative ist die Umwandlung der Gesamtfläche (zwischen ehem. BAB 656 und Bahnlinie) in eine große städtische Grünanlage. Aufgrund der Peripherielage gehen wir hier von einem niedrigen Standard aus, was bei der Herstellung einen Nettopreis von 35,- € / m² ergibt. Die Bruttokosten werden hier ca. 55,- € / m² ausmachen und die jährlichen Unterhaltungskosten in Pflegeklasse 3: 0,50 € / m².

2.5.3 Verkehrliche Betrachtung

Konkrete Planungsvorgabe des Amtes für Verkehrsmanagement war es, dass der Anschluss an die Gneisenaustraße unter Berücksichtigung der maximal verträglichen Rampenneigung so nah an den Knoten Blücherstraße geplant wird wie möglich. Dabei ist auch der Umbau der Gneisenaustraße im Zusammenhang mit dem Ausbau des Knotens Gneisenaustraße/B37 zum Vollknoten zu berücksichtigen. Diese Vorgaben sind augenscheinlich in die Betriebshofplanung eingeflossen.

Die zu bewertende Planung passt sich in die bereits bestehenden Planungen im Gebiet ein. Dazu gehören unter anderem die Gneisenaubrücke, der Knotenausbau Gneisenaustraße/B37 und die Radbrücke über den Neckar.

Des Weiteren ist die notwendig werdende Umgestaltung des Knotens Blücher Straße, eine sichere Fuß- / Radquerung über die Zufahrt auch mit Blick auf die Fortführung auf eine zukünftige Fuß-/Radbrücke ins Neuenheimer Feld und eine direktere Anbindung an den schwarzen Weg, im Detail planerisch darzustellen.

Im beigefügten Plan (Anlage 4) ist der Anschluss an die Gneisenaustraße rudimentär dargestellt. Der Anschluss ist gemäß den Vorgaben des Amtes für Verkehrsmanagement im Detail zu Planen und zur Freigabe vorzulegen.

Unter den genannten Bedingungen kann der Planung zugestimmt werden, die dann Grundlage der weiteren Planungen in Bergheim West werden soll.

2.5.4 Umweltschutz

Bioklimatische Bedeutung Ochsenkopf

Die Brachfläche wird als innerstädtische bioklimatische Ausgleichsfläche betrachtet, die über den Neckartalabwind eine Belüftung der südwestlich gelegenen Siedlungsgebiete ermöglicht. Tatsächlich wäre diese Belüftungsfunktion bei der geplanten Bebauung deutlich reduziert, denn ein großer Anteil der Freifläche würde versiegelt werden.

Die bioklimatische Bedeutung der Brachfläche relativiert sich allerdings insofern, als es sich bei der südwestlich angrenzenden Bebauung durchweg um bioklimatisch unsensible Gewerbenutzungen handelt, die ihrerseits die Belüftung der südwestlich gelegenen Wohnbebauung der Bahnstadt behindert, so dass dort keine Veränderung feststellbar sein dürfte. Für die direkt westlich und östlich an die Brachfläche angrenzende Wohnbebauung stellt die Bebauung kein Strömungshindernis dar, so dass bioklimatisch nicht mit einer Verschlechterung der Belüftung zu rechnen ist. Die Ausgleichsfunktion der Brachfläche wird weiterhin durch die Lage zwischen den starken Emissionsquellen Straßenverkehr (B 37) und Schienenverkehr beeinträchtigt.

Mit der Erhaltung der Fläche nördlich des geplanten Betriebshofes und Ergänzung mit einzelnen großkronigen Bäume könnte die bioklimatische Funktion aufrechterhalten werden.

Weitere Aussagen könnte nur ein Detailgutachten liefern.

Mikroklima und Altstandort Bergheim

Bei einer Verlagerung des Betriebshofs und einer Neubebauung des Altstandorts können grünplanerische Maßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas integriert werden. Aufgrund der hohen Verdichtung und Versiegelung des Stadtteils können diese Maßnahmen jedoch nur eine punktuelle Wirksamkeit entfalten. Ein für das Stadtviertel spürbarer, positiver bioklimatischer Effekt würde sich nach einer Verlagerung des Betriebshofs nur ergeben, wenn eine große Fläche des Altstandorts als Grünfläche mit hohem Grünvolumen genutzt würde.

Bodenbelastungen am Altstandort

Der Altstandort in der Bergheimer Straße wird nicht im Bodenschutz- und Altlastenkataster geführt, da es sich hier um einen aktiven Betrieb handelt. Bodenbelastungen können aufgrund der rund hundertjährigen Nutzung durch die HSB nicht ausgeschlossen werden. Bei Stilllegung bzw. Verlagerung des Betriebs wird das Gelände im Bodenschutz- und Altlastenkataster als „altlastenverdächtige Fläche“ aufgenommen und als Handlungsbedarf wird eine orientierende Erkundung erforderlich, um dem Altlastenverdacht nachgehen zu können.

Ökologische Belange am Ochsenkopf

Durch die finale Vorplanung ergeben sich voraussichtlich wesentliche Umweltauswirkungen (Verlust von Biotop- und Lebensraumstrukturen, Bodenversiegelung), die im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelt und auf Basis einer naturschutzrechtlichen Eingriffs- und Ausgleichbilanzierung ausgeglichen werden müssen. Sowohl die Untersuchung als auch die Ausgleichsmaßnahmen sind unabhängig von der Nachnutzung als Betriebshofstandort oder Gewerbefläche notwendig.

Im Bereich des Ochsenkopfes werden Wiesen- und Gehölzflächen beansprucht. Für die Bewertung der Biotope ist die aktuelle Biotopqualität der überplanten Flächen ausschlaggebend.

Für die gesetzlichen Belange des Artenschutzes wird derzeit im Auftrag der RNV ein artenschutzrechtliches Gutachten erstellt. Auf Grundlage der im Frühjahr/Sommer 2017 erfolgten Bestandserfassungen ist davon auszugehen, dass durch die Flächeninanspruchnahme dem Eingriff vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) notwendig werden.

2.5.5 Planungsrechtliche und städtebauliche Beurteilung

Straßenbahnbetriebshof

Die planungsrechtlichen Beurteilungen und Voraussetzungen für den Standort Großer Ochsenkopf wurden bereits in der Vorlage 0014/2017/BV dargelegt. Für die Planungsvariante Anlage 04 gelten diese unverändert. Diese sind in der Zusammenfassung:

Flächennutzungsplan

Der Betrachtungsbereich auf dem Großen Ochsenkopf hat eine Gesamtfläche von rund 58.000 Quadratmetern. Die Flächen, früher von der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) als Frachtbahnhof genutzt, sollen als Gewerbeflächen entwickelt werden.

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

Rahmenplan (Anlage 06) und Bebauungsplan

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.

Wenn die Entwicklung, wie im Rahmenplan dargestellt, für den gesamten Bereich erfolgen soll, ist ein Bebauungsplanverfahren notwendig, um ein entsprechendes Planungsrecht zu erhalten. Der Bebauungsplan ist laut § 8 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Planfeststellungsverfahren

Für die Entwicklung eines Betriebshofes auf dem Gelände des Großen Ochsenkopfs 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

Die Planungsvariante (Anlage 04) wird auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen wie folgt beurteilt:

- a. Mit der Planung des Betriebshofs ändert sich das städtebauliche Konzept des Rahmenplans „Großer Ochsenkopf“ (Anlage 06). Das städtebauliche Konzept kann entsprechend fortgeschrieben oder im Rahmen eines anderen Verfahrens weiterentwickelt werden.
- b. Die Flächen zwischen der B 37 und dem Schwarzen Weg bleiben für eine gewerbliche Entwicklung weiterhin bestehen. Die Entwicklung der Flächen ist u.a. wegen der veränderten Grundstückstiefe im Weiteren zu vertiefen.
- c. Die Werkszufahrt im Osten schließt nah an den Brückenkopf und die Rampe der zukünftigen Gneisenaubücke an. Die geplante Brücke wird einen zukünftigen städtebaulichen Eingang zwischen den Stadteilen Bahnstadt und Bergheim bilden.

Das städtebauliche Ziel, zur Ausbildung eines städtebaulich adäquaten und attraktiven Eingangs, ist zu gewährleisten.

Die Belange des Denkmalschutzes für das alte OEG-Bahnhofsgebäude (Umgebungsschutz) werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Gneisenaubrücke berücksichtigt.

- d. Die architektonische Gestaltung des Gebäudes und der Einfriedungen wurde nur grob skizziert. Diese sind im weiteren Verfahren zu detaillieren und städtebaulich sowie architektonisch darzustellen.

Busabstellanlage Wieblinger Weg 92

Planungsrechtliche Beurteilung

Entsprechend dem aktuellen Planungsstand (siehe Anlage 05) plant die rnv den Betriebshof für Busse an den Wieblinger Weg 92 auf das Flurstück-Nummer 30960/4 zu verlegen. Das Grundstück befindet sich im Stadtteil Wieblingen und wird im Norden durch die Bundesstraße 37, im Osten durch die Gleise der OEG mit anschließender Wohnnutzung, im Süden durch den Wieblinger Weg mit angrenzender gewerblicher Nutzung (Auto- und Getränkehändler) und im Westen durch großflächigen Einzelhandel begrenzt.

Bebauungsplan

Das Flurstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Wieblingen – Gewerbegebiet/ Autobahnanschluss Rittel mit Rechtskraft vom 21.09.1989.

Das Flurstück ist als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt, jedoch gibt es zusätzlich die textliche Festsetzung, dass auf dem Flurstück 30960/4 lediglich nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe zulässig sind.

Die Nutzung dieses Grundstücks als Betriebshof für Busse ist zulässig, wenn der Nachweis erbracht wird, dass die Lärmwerte und Schutzbedürfnisse der Wohnbebauung eingehalten werden. Dies erfordert die Erstellung eines Lärm- und eines Verkehrsgutachtens.

2.6 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). Erste Überlegungen zur etwaigen Umnutzung und Neugestaltung des alten Betriebshofs sind Bestandteil des Entwicklungskonzepts Bergheim (-West), incl. des entsprechenden Bürgerbeteiligungsverfahrens. Auch bei der vertiefenden Planung zur Nachnutzung des alten Betriebshofes wirkt die Stadt Heidelberg darauf hin, dass eine Bürgerbeteiligung durchgeführt wird.

Die Verwaltung berät die rnv bei der von der rnv zugesagten Durchführung eines Bürgerbeteiligungsverfahrens zur Umsetzung des Betriebshofs am Standort Großer Ochsenkopf gemäß der „Verwaltungsvorschrift der Landesregierung zur Intensivierung der Öffentlichkeitsbeteiligung in Planungs- und Zulassungsverfahren“ (VwV Öffentlichkeitsbeteiligung) und im Sinne von Kapitel 3.3 der Heidelberger Leitlinien für mitgestaltende Bürgerbeteiligung.

3. Fazit / Weiteres Vorgehen

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

Aus Sicht der Verwaltung ist die Variante „Großer Ochsenkopf“ zu favorisieren, da neben der monetären Vorteilhaftigkeit auch die mit der Verlagerung verbundene Schaffung von städtebaulichen Entwicklungsperspektiven für Bergheim (-West) für die Verwaltungsempfehlung sprechen.

Auf den -im unmittelbaren Vorgriff zu dieser Vorlage- behandelten ersten Ergebnisstand des Entwicklungskonzeptes wird an dieser Stelle verwiesen.

Ebenso würden aufwendige Ersatzlösungen während der Bauzeit vermieden werden.

Nach dem Grundsatzbeschluss müssen die Planungen vertieft werden. Im Jahr 2018 soll ein Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz eingeleitet und die Förderung über das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz beantragt werden. Im ersten Bauabschnitt sollen ab 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 Straßenbahnbetriebshof und die Busabstellanlage funktionsfähig ist.

Damit wäre voraussichtlich ab 2024 eine neue Entwicklung des Altstandortes möglich.

Abschließend ist noch einmal der zeitliche Horizont der Fördermittelbeantragung zu betonen.

In Anbetracht der langwierigen Planfeststellungsverfahren und der erst im Anschluss möglichen Fördermittelbeantragung ist eine unmittelbare Entscheidung dringend geboten um kein Fördermittelausfall zu riskieren und das angestrebte zweistufige Fördermittelkonzept für den Betriebshof Ochsenkopf umsetzen zu können.

Dieser Aspekt ist auch zu beachten für vereinzelt geforderte Betriebshofneuplanungen am bestehenden Standort Bergheim (Ausführungen hierzu auch unter 2.3.1). Dieses Ansinnen würde das Planfeststellungsverfahren wesentlich verzögern und eine zeitnahe Fördermittelbeantragung samt baulicher Umsetzung zunichtemachen.

Neben zwingenden einzuleitenden, temporären Maßnahmen (siehe Ausführungen Seite 3.2) zur Aufrechterhaltung des Betriebes, wäre dabei zu beachten, dass die finalisierten Planungen in 2014 bereits einen Aufwand von rd. 2,6 Mio. € verursacht haben. Diese würden bei einer weiteren Überplanung größtenteils hinfällig. Hinzu kämen die Planungskosten Ochsenkopf in Höhe von 2,5 Mio. € die verloren wären.

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
Prof. Dr. Eckart Würzner

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Aufgabenstellung und Grundlagen der Betriebshofplanung
02	Wirtschaftlichkeitsvergleich der Standorte
03	Planungsstand Betriebshof Bergheimer Straße
04	Planungsstand Straßenbahnbetriebshof Ochsenkopf
05	Planungsstand Busabstellanlage Wieblinger Weg
06	Rahmenplanung „Großer Ochsenkopf“
07	Präsentation rnv für Gremienbehandlung
08	Sachantrag von der Fraktion CDU vom 30.01.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 31.01.2018)
09	Sachantrag von der Fraktion SPD vom 30.01.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 31.01.2018)
10	Sachantrag von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.01.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses am 31.01.2018)
11	Sachantrag der CDU-Fraktion vom 07.02.2018 (Tischvorlage in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 07.02.2018)