

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0109/2020/IV

Datum:
25.05.2020

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Begrünung der Dächer der Haltestellen des Öffentlichen
Personennahverkehrs in Heidelberg**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 13. November 2020

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	14.10.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	10.11.2020	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	12.11.2020	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sowie des Gemeinderates nehmen die Informationen zur Begrünung der Dächer der Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Heidelberg zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit sind noch keine konkreten finanziellen Auswirkungen bekannt. Die Rhein-Neckar-Verkehr (rnv) GmbH ermittelt die Kosten, die bei der Begrünung der Dächer der Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs in Heidelberg entstehen. Diese Kosten werden voraussichtlich im Herbst 2020 in einer Vorlage dargelegt.

Zusammenfassung der Begründung:

Die CDU-Fraktion hat den Antrag gestellt, zu prüfen, ob es möglich ist, die Dachflächen der Fahrgastunterstände des Öffentlichen Personennahverkehrs zu begrünen und dafür einen Modellversuch zu starten. Ein Modellversuch mit begrüneten Fahrgastunterständen soll analog des entsprechenden Beschlusses zur Dossenheimer Landstraße/ Umgestaltung zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße (0211/2019/BV) erfolgen.

Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität vom 14.10.2020

Ergebnis: Kenntnis genommen

Beschlussfassung im elektronischen Verfahren des Gemeinderates vom 10.11.2020

Ergebnis: im Umlaufverfahren zur Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 12.11.2020

Ergebnis: vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt

Begründung:

1. Ausgangslage

An den Haltestellen in Heidelberg wird der Warteunterstand vom Typ „K13“ eingesetzt, der 2003 eigens für Heidelberg entwickelt wurde. Die Warteunterstände sind hierbei mit der übrigen Stadtmöblierung abgestimmt. So sind auch Radüberdachungen oftmals aus dem gleichen System. Teil dieses Konzeptes sind opake Glaselemente im Dachbereich. Neben den stadtgestalterischen Aspekten dienen die Glasdächer zur Belichtung des Unterstands am Tag und erhöhen somit das subjektive Sicherheitsempfinden.

Der Aufbau der aktuellen Wartehallen des Typs „K13“ lässt aus konstruktiven Gründen eine nachträgliche Begrünung nicht zu. Zur Herstellung der subjektiven Sicherheit für wartende Fahrgäste müssten zudem, je nach Standort, der Warteraum teilweise auch tagsüber beleuchtet werden, was aus Kosten- und Umweltgründen wenig sinnvoll erscheint. Auch sind praktische Aspekte zu beachten, da mit Begrünung der Regenablauf öfter verstopfen könnte.

Eine verstärkte Begrünung ist bei Neu- und Ausbauprojekten der Straßenbahn durchaus im Blick. Bei dafür geeigneten Betriebsbauten der Straßenbahn wurde (zum Beispiel Gleichrichterunterwerke) bereits an mehreren Standorten eine Sedum-Begrünung eingesetzt. Auch werden verstärkt Grüngleise realisiert. So wurde auf der Ausbaustrecke zwischen der Bundesautobahn (BAB)-Brücke nach Eppelheim über Pfaffengrund bis in die Bahnstadt überwiegend ein Grüngleis realisiert. Auch zwischen Hauptbahnhof und Römerkreis ist das nicht vom Bus befahrene Gleis begrünt. Alleine diese zwischen 2016 und 2019 hergestellten Grüngleisflächen von über 16.000 qm sind ein Vielfaches gegenüber den rund 1.100 qm, die an den Dachflächen aller Fahrgastunterstände theoretisch maximal zur Verfügung stehen würden.

Vor diesem Hintergrund wird seitens der Heidelberger Straßen- und Bergbahn (HSB) - als Besitzer der Wartehallen - und seitens der rnv - als Zuständige für Wartung und Betrieb - von einer Begrünung der Warteunterstände abgeraten.

Diese Einschätzung wird auch vom Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie geteilt. Zwar ist eine extensive Dachbegrünung zur Retention von Regenwasser, zur Schaffung von Biotopen, zum ökologischen Ausgleich und zur Verbesserung des Mikroklimas als städtebauliches, multifunktionales Element wichtig und wird im Rahmen der Bauleitplanung grundsätzlich vorgegeben – siehe „Heidelberger Dach(g)arten“ – Handlungsleitfaden zur extensiven Dachbegrünung in Heidelberg. Bei dem vergleichsweise winzigen Flächenanteil von überdachten Haltestellen sind die ökologischen Positiv-Effekte aber gesamtstädtisch ohne Bedeutung. Die Maßnahme hätte daher rein symbolischen Charakter.

2. Modellversuch Begrünung Wartehäuschen des ÖPNV

Im Rahmen der Beschlussvorlage Dossenheimer Landstraße/Umgestaltung zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße; Vorentwurf sowie Machbarkeitsstudie und Ergebnisse der Bürgerbeteiligung (0211/2019/BV) wurde in der Sitzung des Gemeinderates am 17.10.2019 beschlossen, dass die Dächer der Wartehäuschen dort extensiv begrünt werden und die Umsetzung nach dem Vorbild der Stadt Utrecht erfolgen soll.

Daher schlägt die Verwaltung vor, den Modellversuch der begrünten Fahrgastunterstände an den Haltestellen Biethstraße und Burgstraße durchzuführen, da diese Haltestellen im Rahmen der Baumaßnahme in der Dossenheimer Landstraße barrierefrei ausgebaut werden.

Die rnv wird einen passenden Typ eines Fahrgastunterstand vorschlagen, bei welchem eine Dachbegrünung möglich ist.

Nach dem Aufstellen der Fahrgastunterstände soll mindestens ein Jahr lang beobachtet werden, wie sich die begrünten Dächer der Fahrgastunterstände auswirken, um weitere Schritte abzuleiten.

3. Finanzierung

Für die Realisierung eines Modellversuchs muss ein anderer Typ Fahrgastunterstand als der bisher verwendete Typ „K 13“ zum Einsatz kommen. Grundsätzlich sind für den Austausch eines Fahrgastunterstands mindestens 25.000 € anzusetzen. In Heidelberg gibt es rund 200 Standorte. Derzeit wird noch von der rnv geprüft, wie hoch die Kosten für einen Fahrgastunterstand sind, auf dem eine Dachbegrünung möglich ist. Da bisher kaum eine Firma einen begrünten Fahrgastunterstand im Portfolio hat, dauert die Kostenermittlung länger als zunächst angenommen. Dazu müssen die weiteren entstehenden Kosten, beispielsweise für die Unterhaltung und die Beleuchtung, ermittelt werden.

Dadurch steigt das Defizit bei der HSB. Die Finanzierung der Mehrkosten muss durch die Stadt Heidelberg im Teilhaushalt des Amtes für Verkehrsmanagement erfolgen. Eine detaillierte Aufstellung der entstehenden Kosten wird in einer erneuten Vorlage im Herbst dieses Jahres auch unter Berücksichtigung der veränderten finanziellen Rahmenbedingungen dargelegt.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen ist nicht erforderlich.

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:
UM 1	+	Umweltsituation verbessern Begründung: Durch die Begrünung der Wartehäuschen sollen Flächen für Insekten geschaffen werden.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck