

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 4 1 7 / 2 0 2 0 / B V

Datum:
25.02.2021

Federführung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:

Betreff:

**Weiterentwicklung rnv-Betriebshof
hier: Grundsatzbeschluss**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 28. Juli 2021

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:	
Bezirksbeirat Rohrbach	04.03.2021	Ö	() ja () nein () ohne		
Bezirksbeirat Bergheim	16.03.2021	Ö	() ja () nein () ohne		
Bezirksbeirat Wieblingen	17.03.2021	Gemeinderat	() ja () nein () ohne	06.05.2021	Ö
		Gemeinderat		22.07.2021	Ö
		Ö			
Stadtentwicklungs- und Bauausschuss	23.03.2021	Ö	() ja () nein () ohne		
Haupt- und Finanzausschuss	14.04.2021	Ö	() ja () nein () ohne		

Drucksache:

0 4 1 7 / 2 0 2 0 / B V

00327054.doc

...

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Nach Anhörung der Bezirksbeiräte Rohrbach, Bergheim und Wieblingen empfehlen der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss dem Gemeinderat, folgende Beschlüsse:

- 1. Der Gemeinderat beschließt das von der Verwaltung und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) erarbeitete Ergebnis zur Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofs auf dem Altstandort Bergheimer Straße als Grundlage für die weitere Planung.*
- 2. Der Gemeinderat nimmt den Vergleich der beiden grundsätzlich für eine Ergänzungsabstellung geeigneten Standorte zur Kenntnis und folgt nach Abwägung der Empfehlung, den Standort „Rohrbach Süd“ als Grundlage für die weitere Planung zu beschließen.*
- 3. Die Stadt Heidelberg weist die Geschäftsführung der rnv als Bauherrin an, die unter 1. und 2. beschlossenen Punkte umzusetzen und für deren Finanzierung zu sorgen.*

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben Investition rnv Summe:	78.300.000 €
1. Investitionskosten rnv Standort Bergheim	65.300.000 €
2. Investitionskosten rnv dezentrale Straßenbahnabstellung Rohrbach-Süd	13.000.000 €
Einnahmen Investitionen rnv Summe:	37.200.000 €
1. Fördermittel Betriebshof Standort Bergheim	31.000.000 €
2. Fördermittel dezentrale Straßenbahnabstellung Rohrbach-Süd	6.200.000 €
Finanzierung:	41.100.000 €
Finanzierungsaufwand rnv Investitionen (Delta Ausgaben minus Einnahmen)	41.100.000 €
Folgekosten:	2.398.000 €
Jährliche Finanzierungsaufwendungen im Rahmen des Verlustausgleiches rnv durch die Stadt Heidelberg	zu 1.) 2.001.000€ zu 2.) 397.000€

Zusammenfassung der Begründung:

Mit dem Beschluss zur Drucksache 0279/2019/BV beauftragte der Gemeinderat die Verwaltung, den Ausbau des Betriebshofes am Altstandort in der Bergheimer Straße wieder aufzunehmen. Die vorliegende Beschlussvorlage beinhaltet ein entsprechendes Konzept, das die Verwaltung als Grundlage für die weitere Planung empfiehlt. Da die Abstellkapazitäten auf dem Altstandort, gemäß der vorgegebenen Bedarfsplanung nicht ausreichen, wird im Zusammenhang mit dem Ausbau des Altstandortes ein Konzept für eine ergänzende Abstelllösung vorgeschlagen.

digitale Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 04.03.2021

Ergebnis der digitalen öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 04.03.2021

2.1 Weiterentwicklung rnv-Betriebshof hier: Grundsatzbeschluss Beschlussvorlage 0417/2020/BV

Erster Bürgermeister Odszuck führt kurz in die Thematik ein und übergibt anschließend das Wort an Frau Friedrich (Leiterin des Stadtplanungsamtes) und Herrn Dommasch von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (Bereichsleiter Infrastruktur der rnv). Sie erläutern anhand einer PowerPoint-Präsentation (siehe Anlage 05 zur Drucksache 0417/2020/BV) ausführlich die Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofes und gehen dabei auf folgende Punkte ein:

- Politischer Auftrag
- Rückblick: Arbeitsstand Infoveranstaltung Juli 2020 (Varianten A und B)
 - Weiterentwicklung und Ergebnis
- Referenzgrünfläche „Werderplatz“ in Neuenheim
- Auszug Übersicht Variantenuntersuchung
- Neuordnung Dezernat 16
- Variantenuntersuchung Einbeziehung Dezernat 16
- Variantenuntersuchung Mehrgeschossig / mit Wohnungsbau
- Leitvorstellungen Kreativquartier Dezernat 16
 - Weiterentwicklung und Ergebnis
- Kapazitätsnachweis und notwendige Bedarfsdeckung Standort Bergheimer Straße
- Einordnung der Standorte im Stadtgebiet
- Ergänzende Abstellfläche: Planungskonzept Standort „Haltestelle Berufsschule“
- Ergänzende Abstellfläche: Planungskonzept Standort „Haltestelle Rohrbach-Süd“
- Kapazitätsnachweis Bergheimer Straße, Rohrbach-Süd und Wieblinger Weg
- Empfehlung Standort „Haltestelle Rohrbach-Süd“
- Ausrückwege „Rohrbach-Süd“
- Zeitkette für die Entwicklung am Standort Bergheimer Straße
- Zeitkette für die Entwicklung der ergänzenden Abstellfläche Standort „Rohrbach-Süd“

Aus dem Gremium melden sich zu Wort:

Bezirksbeirätin Weber, Bezirksbeirätin Weidenheimer, Bezirksbeirat Dr. Gaukel, Bezirksbeirätin Konrad, Bezirksbeirätin Rink, Bezirksbeirat Knauber, Bezirksbeirat Wolfin, Bezirksbeirätin Ziegler, Stellvertretender Kinderbeauftragter Dr. Jahnke

In der folgenden ausgiebigen und kontroversen Aussprache werden folgende Hauptargumente und Fragestellungen vorgetragen:

1. Die umfangreichen Umbaumaßnahmen an der Haltestelle Rohrbach-Süd könnten nicht plausibel mit einem barrierefreien Umbau begründet werden, sondern nur mit dem Anschluss der Abstellanlage. Ein barrierefreier Umbau sei bereits mit einer Erhöhung der Bahnsteige (von 10 auf 30 Zentimeter) mit einseitiger Rampenausbildung zu erreichen.
2. Die Kosten für die Straßenbahnabstellung Rohrbach-Süd beliefen sich laut Beschlussvorlage auf 13 Millionen Euro. Seien darin auch die Kosten für den Ausbau / Neubau der Busspuren enthalten?
3. Wie sehe es nach einem Umbau der Haltestelle Rohrbach-Süd mit dem landwirtschaftlichen Verkehr aus? Wie könnte dieser die Bundesstraße 3 beziehungsweise die Landesstraße 594 queren? Hierfür werde bisher der Soldatenweg und die bestehende Kreuzung am Knoten Rohrbach-Süd verwendet.
4. Ebenso liege eine Planung für die „Radverkehrsanbindung Boxberg und Emmertsgrund“ (siehe Drucksache 0002/2021/IV) vor. Diese widerspreche der vorliegenden Planung.
5. Gebe es eine Stellungnahme vom Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie zu dem bestehenden Gehölzstreifen / Biotop?
6. Die Abstellanlage benötige vermutlich viel Licht, das rund um die Uhr an sein müsse, um Vandalismus zu vermeiden. Dies schrecke aber Tiere ab und verringere so den Lebensraum für diese.
7. Die zu versiegelnde Fläche in Rohrbach-Süd sei sehr groß – größer als in Wieblingen.
8. Wie sehe es mit dem Park-and-Ride (P+R)-Parkplatz aus, der in der Planung zu sehen sei? Ein solcher P+R-Parkplatz sei an dieser Stelle nicht sinnvoll. Wenn man der Vorlage heute zustimme, werde ein Grundsatzbeschluss gefasst, was nicht gewollt sei. Ohne den Parkplatz hätte man circa 2.000 Quadratmeter mehr Fläche für andere Nutzungen zur Verfügung.
9. Woher kämen die Straßenbahnen, die ihren ersten Einsatz beispielsweise am Hans-Thoma-Platz (Handschuhsheim), am Friedhof in Kirchheim oder in Eppelheim hätten? Es wäre nicht sinnvoll, diese Bahnen von Rohrbach-Süd aus einzusetzen (Stichwort: Leerkilometer).

10. Warum werde eine Abstellanlage in Rohrbach-Süd geplant, wenn künftig die Straßenbahn nach Patrick-Henry-Village (PHV) / nach Schwetzingen / ins Neuenheimer Feld fahren sollen? Die Leerkilometer von Rohrbach-Süd aus wären sehr hoch. Außerdem benötige man viele Oberleitungen, die nicht sehr ästhetisch seien.
11. Wäre es grundsätzlich möglich / denkbar, gebaute Gleise wieder zurückzubauen?
12. Die Leerkilometer vom Standort Wieblingen (Berufsschule) aus wären weitaus weniger.
13. Auf dem heutigen Betriebshof gebe es 15 Gleise. Würden alle für die Abstellung von Bahnen genutzt oder für was würden diese genutzt? Beim Neubau seien es nur noch 9 Gleise. Wie komme es zu dieser Reduzierung?
14. Könnte man – wenn man die Gleise enger aneinanderlege – auf dem jetzigen Betriebshof noch mehr (als die bestehenden 15) Gleise unterbringen?
15. Wo liege die Beschränkung bei den Kurvenradien der Gleise?
16. Der Neubau des Betriebshofes sei sehr großzügig geplant. Vielleicht würde man alle Straßenbahnen in Bergheim unterbringen können, wenn der Neubau zweigeschossig gebaut und die Busse in der zweiten Etage stehen würden.
17. Es könnte von der Alten Eppelheimer Straße aus noch eine Gleiseinfahrt errichtet werden. Damit könnte man den freien Mittelbereich befahren.
18. Wenn die Abstellanlage in Rohrbach-Süd erst frühestens in 2030 benötigt werde (Stichworte: Anschluss PHV, Schwetzingen et cetera), könne man bis dahin vielleicht ein „Zwischenabstellungs-Konzept“ entwickeln und die Straßenbahnen an verschiedenen Endstellen abstellen.
19. Langfristig gesehen benötige man auch einen Straßenbahnanschluss nach Rohrbach-Süd (ins Gewerbegebiet). Diesen Anschluss könnte man verknüpfen mit einer Abstellanlage – beispielsweise auf dem Eternit-Gelände. Der zeitliche Vorlauf, den man hierfür benötige, wäre in jedem Fall gegeben.
20. Entlang der Karl-Metz-Straße werde die Betriebshoffläche (Ostseite) zugunsten einer „Flaniermeile“ verkleinert. Wenn man auf der Ostseite und Westseite keine Flächen wegnehmen und die Fläche der Emil-Maier-Straße noch hinzunehmen würde, würde dies ausreichen, um alle 50 Bahnen und 32 Busse am bisherigen Standort unterzubringen. Es würde keine dezentrale Abstellung benötigt.
21. Ein Umbau des Betriebshofes sei zwar wie von der Verwaltung vorgeschlagen machbar, könnte aber noch optimiert werden: Der Umbau könnte in sechs Bauphasen während des laufenden Betriebs erfolgen. Darüber sollte nochmal nachgedacht werden.

22. Auf der Internetseite der Firma „Terranets BW GmbH“ sei die Rede von einer „Süd-deutschen Erdgasleitung (SEL)“, die unter anderem durch die Weinberge in Rohrbach verlaufen solle. Könne man hierzu etwas sagen? Gebe es Planungen hierzu? Die Verlegung einer solchen Leitung hätte zur Folge, dass die Rohrbacher Felder von beiden Seiten her bebaut würden.

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Zu 1+2:

Die Änderung der Verkehrsführung der Busspur und der Straßenbahngleise sei notwendig für die barrierefreie Anfahrbarkeit der Haltestelle Rohrbach Süd. Sie sei nicht veranlasst durch die geplante Abstellanlage für Straßenbahnen. Die neue Anordnung der Bushaltestelle sei der wesentliche Baustein, der eine barrierefreie Anfahrbarkeit überhaupt erst ermögliche und zwar unabhängig von der Abstellanlage für Straßenbahnen. In den Kosten der Straßenbahnabstellung Rohrbach-Süd seien die Kosten der Neuordnung der Busspuren nicht enthalten. Wie in der Beschlussvorlage erwähnt, werde die Beschlussvorlage zum barrierefreien Ausbau der Haltestelle in einem gesonderten Gremienlauf eingebracht. Inbegriffen seien in dieser Vorlage auch Aussagen zu den Kosten.

Zu 3+4:

Landwirtschaftliche Fahrzeuge könnten die gleiche Route nutzen, die nach dem Umbau auch die Busse nutzen würden. Man werde diese Thematik aber nochmal aufnehmen und bei den weiteren Planungen berücksichtigen. Auch die Planungen der „Radverkehrsanbindung Boxberg und Emmertsgrund“ (Drucksache 0002/2021/IV) behalte man diesbezüglich im Auge.

Zu 5 bis 7:

Der Gehölzstreifen werde aufgrund seines hohen ökologischen Wertes in Gänze erhalten bleiben.

Die zu versiegelnde Fläche in Rohrbach-Süd sei kleiner als in Wieblingen. Außerdem würde neben dem Gehölzstreifen ein Magerrasen angelegt, der die Situation zusätzlich verbessere.

Die Abstellanlage müsse nachts entsprechend gesichert werden. Dies geschehe zum einen mit Kameras. Zum anderen mit Licht. Hier könne aber mit Bewegungsmeldern und/oder Infrarotsensoren gearbeitet werden, sodass das Licht nicht permanent angeschaltet sein müsse.

Die in der Vorlage stehende ökologische Untersuchung sei rechtlich nicht zu beanstanden. Man werde zum Vergleich eine Bilanzierung der Ökopunkte auf der Grundlage des Ist-Zustandes berechnen lassen und bis zur Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am 23.03.2021 vorlegen.

Zu 8:

Die Planung des P+R-Parkplatzes auf dieser Fläche sei aktuell gestoppt worden. Mit der Einzeichnung auf dem Plan habe man lediglich verdeutlichen wollen, dass seitens der rnv ein Baurecht für diese P+R-Parkplätze bestehe. Die Vorstellung der Maßnahme zum barrierefreien Umbau inklusive des Beschlusses zur Errichtung der P+R-Anlage würde jedoch als separate Vorlage eingebracht und sei nicht Teil des heutigen Beschlusses (siehe Seite 3.2 der Begründung der Vorlage).

Zu 9 bis 12:

Man habe sich über die Betriebsstände zu verschiedenen Zeiten viele Gedanken gemacht. Während des Umbaus des Betriebshofes in der Bergheimer Straße würden circa 18 Bahnen in Rohrbach-Süd abgestellt. Sobald der Umbau abgeschlossen sei, würden in Rohrbach-Süd nur noch Bahnen abgestellt, die dort ihre Fahrt beginnen würden (10 Bahnen inklusive 2 Ersatzfahrzeuge). Erst, wenn es eine Taktverdichtung oder eine Möglichkeit zur Weiterfahrt nach PHV gebe (frühestens 2030), würden eventuell mehr Bahnen in Rohrbach-Süd abgestellt. Die Bahnen würden für jeden Betriebszustand optimiert abgestellt / eingesetzt werden.

Die Anwohner in Rohrbach würden nur während der Bauzeit des neuen Betriebshofes durch Leerfahrten belastet. Hier sei ein Ende nach drei Jahren jedoch absehbar.

Eine Abstellung der Bahnen an der Berufsschule in Wieblingen, die ihren Ersteinsatz in Rohrbach haben, hätten zur Folge, dass die benötigten 10 Bahnen insgesamt 20 Leerfahrten (hin und zurück) absolvieren müssten. Beim Zielkonzept 2030-2040 habe man sogar 15 Bahnen, die von Rohrbach-Süd aus starten – hier wären es dann von einem anderen Standort aus 30 Leerfahrten.

Grundsätzlich könnten (technisch gesehen) Gleise zurückgebaut werden. Bis sich der Boden nach einer solchen Flächenversiegelung regeneriere und wieder für alle Organismen zur Verfügung stehe, dauere es einige Jahre.

Zu 13 – 16 und 20:

Von den 15 Gleisen seien nicht alle auf ihrer vollen Länge nutzbar. Auf drei Spuren sei jeweils auf einem Drittel der Länge die Werkstatt verortet. Ebenso sei ein Teil für die Lackierhalle blockiert. Diese Teile stünden nicht für die Abstellung von Bahnen zur Verfügung.

Bei der Neuplanung der Gleise benötige man einen Abstand zwischen den Bahnen von 1,90 Metern. Dies könne nicht weiter reduziert werden. Daher könnten am jetzigen Standort nicht einfach weitere Gleise errichtet werden. Und aus diesem Grund könne man beim Neubau auch keine 15 Gleise mehr herstellen, sondern nur noch 9.

Die Kurvenradien / Gleisabstände seien mehrmals intensiv geprüft worden. Die vorgestellte Planung sei das Optimum der gesamten Prüfungen.

Zum Thema „freier Mittelbereich“: Man habe zwei 18-Meter-Radien (Durchmesser 36 Meter), die aufeinanderstießen. Dazwischen benötige man Weichen für die Lenkung der Bahnen. Diese Weichen dürften nicht übereinanderliegen. Die Planung sei zentimetergenau durchdacht und nicht anders umsetzbar.

Wenn man die ganze zur Verfügung stehende Fläche in Bergheim beplanen würde, könnten künftig alle Bahnen dort abgestellt werden. Der verbleibende Straßenquerschnitt zur Umgestaltung in eine attraktive Grünfläche sei dann jedoch nicht mehr realisierbar. Der politische Auftrag aus dem Gemeinderat vom 17.10.2019 zur Entwicklung von Konzepten für Grün- und Freiflächen mit hoher ökologischer Vielfalt und verbesserter Aufenthaltsqualität werde dadurch nicht umgesetzt. Weiterhin sei kritisch anzumerken, dass die Baumaßnahme unter laufendem Betrieb gebaut und die Bahnen während der Bauphase ausgelagert beziehungsweise eine Ausweichstätte baulich hergestellt werden müsse.

Eine zweigeschossige Variante des Betriebshofes sei intensiv geprüft worden. Dies bringe aber – auch, wenn die Busse dann in der zweiten Etage stünden – keinen Flächenvorteil für die Straßenbahnen. Diese könnten nicht im Mittelbereich des Geländes abgestellt werden, da hierfür die benötigten Achsabstände fehlten. Dieser Bereich würde jedoch für Mitarbeiterfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge und Busse genutzt.

Zu 17:

Eine zusätzliche optionale Ein- und Ausfahrt über die Alte Eppelheimer Straße sei geprüft worden und theoretisch möglich. Ein zusätzlicher Gleisverlauf von dort, um den Mittelbereich des Geländes zu befahren, der aktuell von Bahnen aufgrund der Gleisradien nicht befahrbar sei, würde eine Querung der Weichen erfordern. Dies sei aus verschiedenen (Sicherheits)-Gründen nicht ausführbar (Stichworte: Entgleisungsgefahr, sicherer Betriebsablauf, hohe Kosten).

Zu 21:

Wenn es eine andere Lösung für eine Abstellanlage gegeben hätte, hätte man diese umgesetzt. Es seien unzählige Möglichkeiten geprüft worden. Beispielsweise auch, die Straßenbahnen permanent fahren zu lassen. Die Kosten hierfür seien aber unverhältnismäßig hoch und würden die Zukunftsfähigkeit eines bezahlbaren öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Frage stellen. Außerdem würde dies eine enorme Belastung für die Anwohner darstellen.

Zu 22:

Zum Thema Erdgasleitung gebe es derzeit keine gesicherten Informationen. Man werde dem aber ernsthaft nachgehen und die Bezirksbeiräte über etwaige Planungen informieren.

Im Laufe der Diskussion werden folgende **Anträge** eingebracht:

Bezirksbeirätin Weber (1. Antrag):

Die in der Beschlussvorlage fehlenden nachfolgenden Varianten, die gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 17.10.2019 auch zu prüfen waren, werden in ausreichender Planungstiefe geprüft und die Ergebnisse werden als Ergänzung in die vorliegende Beschlussvorlage aufgenommen:

- Einbeziehung der verfügbaren Flächen bis zur Emil-Maier-Straße (bis Emil-Maier-Straße – Straße bleibt frei und wird nicht einbezogen!)
→ Variante 1 „Betriebshof bis Emil-Maier-Straße – Ausbauplanung 2014“
und
- Einbeziehung der verfügbaren Fläche bis zum Czernyring
→ Variante 2 „Betriebshof bis Emil-Maier-Straße – Ausbauplanung 2014 plus verfügbare Fläche bis Czernyring“

Eine Entscheidung über den Grundsatzbeschluss erfolgt erst nach Vorlage dieser noch fehlenden Prüfergebnisse.

Bezirksbeirat Dr. Gaukel:

Der Bezirksbeirat Rohrbach lehnt den Bau einer Abstellanlage auf den Rohrbacher Feldern ab und spricht sich für die weitere Verfolgung und Vorstellung von alternativen Planungen aus. Diese sind:

1. Die Vorstellung mindestens einer Lösung für die Unterbringung aller Bahnen auf dem Betriebshof in Bergheim.
2. Ein dezentrales Konzept unter der Einbeziehung aller Endhaltestellen in Heidelberg und den umliegenden Gemeinden.
3. Gegebenenfalls in weiteren Anträgen des Bezirksbeirates spezifisch formulierte Lösungsvorschläge.

Darüber hinaus ist der Ökopunktevergleich Rohrbach/Wieblingen auf Basis der aktuellen Gegebenheiten im Vergleich neu vorzunehmen.

Bezirksbeirätin Konrad bittet darum, dass bei dem Ökopunktevergleich auch die Neuordnung der Busspuren (und die damit verbundene Flächenversiegelung) berücksichtigt werde.

Erster Bürgermeister Odszuck sagt zu, dass diese Werte überschlägig einfließen können.

Bezirksbeirätin Rink teilt mit, auch sie habe einen Antrag vorbereitet. Da der Antrag von Bezirksbeirat Dr. Gaukel die Intention ihres Antrags jedoch weitgehend abbilde, überlege sie, sich diesem anzuschließen.

Bezirksbeirätin Weber (2. Antrag):

1. Der Grundsatzbeschluss zur Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofes (Drucksache 0417/2020/BV) und der angekündigte Beschluss zum barrierefreien Umbau der Haltestelle Rohrbach-Süd werden in einer Beschlussvorlage zusammengefasst und in einer Beschlussvorlage den Gremien zur Beratung vorgelegt.
2. Das detaillierte Planungskonzept für den barrierefreien Umbau der Haltestelle Rohrbach-Süd wird den Gremien zur Beratung vor der Beschlussfassung über den Grundsatzbeschluss als Anlage 05 zur Drucksache 0417/2020/BV vorgelegt.

Außerdem melden sich noch folgende Mitglieder des Gemeinderates zu Wort:

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Pfeiffer, Stadtrat Rothfuß und Stadtrat Emer

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz bittet darum, den nachfolgenden Fachausschüssen folgendes vorzulegen:

- Es sollen Untersuchungen/Planungen vorgelegt werden, die die Anforderungen des Gemeinderatsbeschlusses vom 17.10.2019 erfüllen. Diese besagten, dass nicht nur auf dem unmittelbaren Gelände des alten Betriebshofes, sondern unter Einbeziehung der Emil-Maier-Straße bis hin zum Czernyring Varianten geprüft werden sollen.
- Des Weiteren soll die Berechnung der Leerkilometer (nach dem Umbau) vorgelegt werden.

Stadtrat Pfeiffer erinnert an die bisherigen Betriebshof-Diskussionen. Hierbei sei immer gesagt worden, dass eine Ertüchtigung am Alt-Standort zwar eine „Operation am offenen Herzen“ wäre, aber dennoch möglich sei. Wie sei man jetzt zu der Auffassung gekommen, dass eine dezentrale Abstellung doch notwendig sei?

Herr Dommasch erklärt, schon damals sei eine zusätzliche Abstellung notwendig gewesen. Spätestens beim Umbau des Alt-Standortes werde diese benötigt.

Erster Bürgermeister Odszuck ergänzt, damals sei noch eine Abstellanlage in Edingen im Gespräch gewesen. Diese stehe heute aber nicht mehr zur Verfügung, da sie anderweitig von der rnv genutzt werde.

Stadtrat Rothfuß spricht sich ebenfalls gegen einen P+R-Parkplatz aus. Weiter bittet er darum, für die nachfolgenden Fachausschüsse / den Gemeinderat folgende Dinge vorzubereiten:

- Busanbindung an den Boxberg / Emmertsgrund: Wie viel Fahrzeitverlust entstehe durch den Umweg? Wie hoch seien die Kosten für den Umbau der Busspuren?
- Wenn eine offene Abstellmöglichkeit sei, müsse darüber nachgedacht werden, ob während der Bauzeit einzelne Bahnen beispielsweise auch in Handschuhsheim Nord, Kirchheim, Leimen und Edingen über Nacht abgestellt werden könnten. Ebenfalls sollte überlegt werden, ob dies nicht eine dauerhafte Lösung sein könnte. Dies würde sich auch positiv auf die Leerkilometer auswirken.
- Die Berechnung der Ökopunkte für Rohrbach-Süd / Wieblingen sollte ausführlicher sein, als lediglich die Nennung zweier Zahlen (Kompensationsbedarf, Ausgleichsüberschuss).

Stadtrat Emer schließt sich zunächst den geäußerten Bitten von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz und Stadtrat Rothfuß an. Des Weiteren bittet er noch – auf Grundlage der vorhandenen Erkenntnisse – um Vorlage einer fundierten Aussage zum Thema Kaltluftschneise: Welche Auswirkungen hätte eine bauliche Veränderung auf die Funktionsweise / Wirkungsweise der Kaltluftschneise.

Erster Bürgermeister Odszuck und Herr Dommasch sagen zu, die entsprechenden Unterlagen bis zur Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am 23.03.2021 nachzureichen.

Nach Abschluss der Diskussionsrunde stellt Erster Bürgermeister Odszuck zunächst fest, dass der **Antrag von Bezirksbeirat Dr. Gaukel der weitest gehende Antrag** sei und somit **zuerst abgestimmt werden müsse.**

Bevor er diesen zur Abstimmung stellt, fragt er Bezirksbeirätin Weber, ob sie ihre beiden Anträge aufrechterhalten wolle. Bezirksbeirätin Weber bejaht dies.

Erster Bürgermeister Odszuck erklärt zum Antrag von Bezirksbeirat Dr. Gaukel, beim zweiten Spiegelstrich müsse der Passus „und den umliegenden Gemeinden“ herausgenommen werden, da man über die Stadtgrenze hinweg keine Planungshoheit habe. Anschließend stellt er den **Antrag von Bezirksbeirat Dr. Gaukel wie folgt modifiziert** zur Abstimmung:

Der Bezirksbeirat Rohrbach lehnt den Bau einer Abstellanlage auf den Rohrbacher Feldern ab und spricht sich für die weitere Verfolgung und Vorstellung von alternativen Planungen aus. Diese sind:

1. Die Vorstellung mindestens einer Lösung für die Unterbringung aller Bahnen auf dem Betriebshof in Bergheim.
2. Ein dezentrales Konzept unter der Einbeziehung aller Endhaltestellen in Heidelberg ~~und den umliegenden Gemeinden.~~
3. Gegebenenfalls in weiteren Anträgen des Bezirksbeirates spezifisch formulierte Lösungsvorschläge.

Darüber hinaus ist der Ökopunktevergleich Rohrbach/Wieblingen auf Basis der aktuellen Gegebenheiten im Vergleich neu vorzunehmen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 15 : 1 : 1 Stimmen

Nach dieser Abstimmung erkundigt sich Erster Bürgermeister Odszuck bei Bezirksbeirätin Rink, ob sie ihren Antrag noch stellen möchte, oder ob er sich mit der Zustimmung zum Antrag von Bezirksbeirat Dr. Gaukel erledigt habe.

Bezirksbeirätin Rink erklärt hierauf, dass sie ihren Antrag nicht einbringen werde und dieser daher nicht abgestimmt werden müsse.

Danach stellt er den **2. Antrag von Bezirksbeirätin Weber** zur Abstimmung:

1. Der Grundsatzbeschluss zur Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofes (Drucksache 0417/2020/BV) und der angekündigte Beschluss zum barrierefreien Umbau der Haltestelle Rohrbach-Süd werden in einer Beschlussvorlage zusammengefasst und in einer Beschlussvorlage den Gremien zur Beratung vorgelegt.
2. Das detaillierte Planungskonzept für den barrierefreien Umbau der Haltestelle Rohrbach-Süd wird den Gremien zur Beratung vor der Beschlussfassung über den Grundsatzbeschluss als Anlage 05 zur Drucksache 0417/2020/BV vorgelegt.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 2 : 3 : 12 Stimmen

Anschließend stellt er den **1. Antrag von Bezirksbeirätin Weber** zur Abstimmung:

Die in der Beschlussvorlage fehlenden nachfolgenden Varianten, die gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 17.10.2019 auch zu prüfen waren, werden in ausreichender Planungstiefe geprüft und die Ergebnisse werden als Ergänzung in die vorliegende Beschlussvorlage aufgenommen:

- Einbeziehung der verfügbaren Flächen bis zur Emil-Maier-Straße (bis Emil-Maier-Straße – Straße bleibt frei und wird nicht einbezogen!)
→ Variante 1 „Betriebshof bis Emil-Maier-Straße- Ausbauplanung 2014“
und
- Einbeziehung der verfügbaren Fläche bis zum Czernyring
→ Variante 2 „Betriebshof bis Emil-Maier-Straße- Ausbauplanung 2014 plus verfügbare Fläche bis Czernyring“

Eine Entscheidung über den Grundsatzbeschluss erfolgt erst nach Vorlage dieser noch fehlenden Prüfergebnisse.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 1: 2: 13 Stimmen

Erster Bürgermeister Odszuck lässt abschließend mit der **Maßgabe des soeben beschlossenen Antrags** und der **zugesagten Arbeitsaufträge** über den **geänderten Beschlussvorschlag** wie folgt abstimmen:

Beschlussvorschlag des Bezirksbeirates Rohrbach (Änderungen und Arbeitsaufträge fett markiert):

Nach Anhörung des Bezirksbeirates Rohrbach empfiehlt dieser dem Gemeinderat folgende Beschlüsse:

1. *Der Gemeinderat beschließt das von der Verwaltung und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) erarbeitete Ergebnis zur Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofs auf dem Altstandort Bergheimer Straße als Grundlage für die weitere Planung **mit folgender Änderung:***
Der Bau einer Abstellanlage auf den Rohrbacher Felder wird abgelehnt.
2. *Der Gemeinderat nimmt den Vergleich der beiden grundsätzlich für eine Ergänzungsabstellung geeigneten Standorte zur Kenntnis. **und folgt nach Abwägung der Empfehlung, den Standort „Rohrbach Süd“ als Grundlage für die weitere Planung zu beschließen. Der Bau einer Abstellanlage auf den Rohrbacher Felder wird jedoch abgelehnt.***

3. *Die Stadt Heidelberg weist die Geschäftsführung der rnv als Bauherrin an, die unter 1. und 2. beschlossenen Punkte umzusetzen und für deren Finanzierung zu sorgen.*

Weiter werden folgende Arbeitsaufträge festgehalten:

- a) *Folgende alternative Planungen sollen geprüft und vorgestellt werden:*
- 1) *Die Vorstellung mindestens einer Lösung für die Unterbringung aller Bahnen auf dem Betriebshof in Bergheim.*
 - 2) *Ein dezentrales Konzept unter der Einbeziehung aller Endhaltestellen in Heidelberg.*
 - 3) *Gegebenenfalls in weiteren Anträgen des Bezirksbeirates spezifisch formulierte Lösungsvorschläge.*
- b) *Der Ökopunktevergleich Rohrbach/Wieblingen soll zum Vergleich auf Grundlage des Ist-Zustandes neu und ausführlicher vorgenommen werden. Hierbei soll die Neuordnung der Busspuren (und die damit verbundene Flächenversiegelung) berücksichtigt werden.*
- c) *Die Thematik „Verkehrsführung für landwirtschaftliche Fahrzeuge“ soll nochmal aufgegriffen und bei den weiteren Planungen berücksichtigt werden, ebenso wie die Planungen der „Radverkehrsanbindung Boxberg und Emmertsgrund“ (Drucksache 0002/2021/IV).*
- d) *Dem Thema Erdgasleitung wird nachgegangen. Die Bezirksbeiräte werden entsprechend informiert.*

Bis zur Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am 23.03.2021 soll außerdem Folgendes vorgelegt werden:

- I. *Untersuchungen/Planungen, die die Anforderungen des Gemeinderatsbeschlusses vom 17.10.2019 erfüllen. Es sollen nicht nur auf dem unmittelbaren Gelände des alten Betriebshofes, sondern auch unter Einbeziehung der Emil-Maier-Straße bis hin zum Czernyring Varianten geprüft werden.*
- II. *Berechnung der Leerkilometer (nach dem Umbau).*
- III. *Antwort auf die Fragen zur Busanbindung an den Boxberg/Emmertsgrund: Wie viel Fahrzeitverlust entsteht durch den Umweg? Wie hoch sind die Kosten für den Umbau der Busspuren?*
- IV. *Prüfung, ob bei einer offenen Abstellung während der Bauzeit einzelne Bahnen beispielsweise auch in Handschuhshheim Nord, Kirchheim, Leimen und Edingen über Nacht abgestellt werden können. Ebenfalls soll geprüft werden, ob dies nicht eine dauerhafte Lösung sein kann.*

- V. *Ausführlichere Berechnung der Ökopunkte für Rohrbach-Süd und Wieblingen. (Nicht nur die Nennung zweier Zahlen – Stichworte: Kompensationsbedarf, Ausgleichsüberschuss).*
- VI. *Fundierte Aussage – auf Grundlage der vorhandenen Erkenntnisse – zum Thema Kaltluftschneise: Welche Auswirkungen hat eine bauliche Veränderung auf die Funktionsweise/Wirkungsweise der Kaltluftschneise?*

gezeichnet
Jürgen Odszuck
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung und Arbeitsauftrag

Ja 11 Nein 1 Enthaltung 4

digitale Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 16.03.2021

Ergebnis der digitalen öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Bergheim vom 16.03.2021

2 Weiterentwicklung rnv-Betriebshof hier: Grundsatzbeschluss Beschlussvorlage 0417/2020/BV

Erster Bürgermeister Odszuck führt kurz in die Thematik ein und übergibt anschließend das Wort an Herrn Czolbe (Stadtplanungsamt) und Herrn Dommasch von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv – Bereichsleiter Infrastruktur). Sie erläutern anhand einer PowerPoint-Präsentation (siehe Anlage 06 zur Drucksache 0417/2020/BV) ausführlich die Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofes und gehen dabei auf folgende Punkte ein:

- Politischer Auftrag
- Rückblick: Arbeitsstand Infoveranstaltung Juli 2020 (Varianten A und B)
 - Weiterentwicklung und Ergebnis
- Referenzgrünfläche „Werderplatz“ in Neuenheim
- Auszug Übersicht Variantenuntersuchung
- Neuordnung Dezernat 16
- Variantenuntersuchung Einbeziehung Dezernat 16
- Variantenuntersuchung Mehrgeschossig / mit Wohnungsbau
- Leitvorstellungen Kreativquartier Dezernat 16
 - Weiterentwicklung und Ergebnis
- Kapazitätsnachweis und notwendige Bedarfsdeckung Standort Bergheimer Straße
- Einordnung der Standorte im Stadtgebiet
- Ergänzende Abstellfläche: Planungskonzept Standort „Haltestelle Berufsschule“
- Ergänzende Abstellfläche: Planungskonzept Standort „Haltestelle Rohrbach-Süd“
- Kapazitätsnachweis Bergheimer Straße, Rohrbach-Süd und Wieblinger Weg
- Empfehlung Standort „Haltestelle Rohrbach-Süd“
- Ausrückwege „Rohrbach-Süd“
- Zeitkette für die Entwicklung am Standort Bergheimer Straße
- Zeitkette für die Entwicklung der ergänzenden Abstellfläche Standort „Rohrbach-Süd“

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirätin Weber, Bezirksbeirat Henry, Bezirksbeirätin Schönberger, Bezirksbeirat Tuncel, Bezirksbeirätin Greeb, Kinderbeauftragter Kilany, Frau Winterer vom Stadtteilverein und Stadtrat Rothfuß

In der folgenden ausgiebigen und kontroversen Aussprache werden folgende Hauptargumente und Fragestellungen vorgetragen:

1. Der Umbau des Betriebshofes sollte in Abschnitten erfolgen, sodass nicht alle Straßenbahnen auf einmal ausgelagert werden müssten.
2. Man sollte weitere dezentrale Abstellmöglichkeiten (zum Beispiel an den verschiedenen Endhaltestellen) für die Straßenbahnen prüfen. So könnten auch unnötige Leerkilometer vermieden werden. Eine dezentrale Abstellung an nur einem Standort (wie von der Verwaltung vorgeschlagen in Rohrbach-Süd oder in Wieblingen) sollte möglichst ausgeschlossen werden.
3. Wie viele Bahnen seien derzeit im Einsatz beziehungsweise wie viele würden nach dem Umbau benötigt? Dem sollte man sich bewusst werden, bevor eine Fläche für eine dezentrale Abstellung versiegelt werde.
4. Es müsse gewährleistet werden, dass die Bahnen vor Vandalismus geschützt seien.
5. Es gebe das „Entwicklungskonzept Bergheim West“. Trotzdem würden alle Baumaßnahmen separat voneinander angesehen und entwickelt. Warum könne beispielsweise nicht der Betriebshof inklusive des Dezernats 16 weiterentwickelt werden und das eine in das andere integriert werden (Stichwort: Strategieplan)? Für die Entwicklung von Bergheim wolle man das Beste aus den vorhandenen Möglichkeiten herausholen – räumlich und gestalterisch – sowohl beim Betriebshof als auch beim Dezernat 16.
6. Nach derzeitigen Planungen solle der aktuelle Betriebshof in seiner bisherigen Form / Größe bestehen bleiben. Das sei begrüßenswert. Auf keinen Fall sollte er über das Ausmaß des Altstandorts hinausgehen – im Gegenteil: Die Fläche könnte – wenn möglich (zum Beispiel durch weitere dezentrale Abstellmöglichkeiten) – eher verkleinert werden.
7. Bergheim sei einer der Stadtteile, der am meisten durch Verkehr belastet sei. Daher müsse man schauen, dass weitere Verkehrsbelastungen weitestgehend ausgeschlossen werden.
8. Das Dezernat 16 müsse unbedingt erhalten bleiben. Hierfür sollte eine gute Lösung gefunden werden, die das Kreativquartier auch voranbringe.

9. Man sollte nicht ewig mit der Planung / dem Umbau des Betriebshofes warten. Bereits vor einigen Jahren sei gesagt worden, dass der Betriebshof marode und daher dringend sanierungsbedürftig sei, um einen weiteren Betrieb gewährleisten zu können. Einen funktionierenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) könne man nur mit einem genehmigungsfähigen Betriebshof sicherstellen.
10. Es sei geplant, die Dachflächen des Betriebshofes zu begrünen. Sei in diesem Zuge darüber nachgedacht / geprüft worden, ob das Dach begehbar beziehungsweise der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden könnte?

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Zu 1 - 4:

Der Umbau des Betriebshofes erfolge in Abschnitten. Zunächst werde eine Fläche geräumt, auf der die künftige Werkstatt gebaut würde. Wenn diese gebaut und in Betrieb genommen sei, könne die Werkstatt in den Nachtstunden als Abstellplatz für Straßenbahnen genutzt werden. Während der Umbauphase gebe es mehrere Betriebszustände, bei denen man immer wieder unterschiedlich viele Straßenbahnen – vorwiegend im Liniennetz – (zum Beispiel in Handschuhsheim Nord) abstellen müsse. In der Spitzenzeit seien es 18 Bahnen. Dies sei aber keine dauerhafte Lösung.

Man benötige an jeder dezentralen Abstellplatz Mitarbeiterparkplätze, Aufenthaltsräume, Lagerflächen, Reserve-Fahrzeuge und sogar eventuell eine Kamera-Überwachung und / oder Sicherheitspersonal, das die Bahnen überwache (Stichwort: Vandalismus). Außerdem müssten die Bahnen für etwaige Reparaturen immer wieder an den Hauptstandort in die Werkstatt fahren. Auf Dauer sei eine solche Lösung unwirtschaftlich. Für einen leistungsfähigen / leistungsstarken und zukunftsfähigen ÖPNV und zur Vermeidung von Schäden durch Vandalismus benötige man eine größere Abstellfläche und nicht viele kleine dezentrale Abstellplätze. Ein wirtschaftlicher ÖPNV sei überdies ein wesentlicher Faktor der Nachhaltigkeit für die Stadt.

Aktuell habe man 38 Bahnen am Standort Bergheimer Straße. Davon seien 32 aktiv im Betrieb, 6 seien Reserve-Fahrzeuge. Das Zielkonzept 2030-2040 sehe 50 Bahnen vor, um künftig die Neubaustrecken (Patrick-Henry-Village – kurz: PHV, das Neuenheimer Feld und Schwetzingen) erschließen zu können. Im Juli 2020 habe man hier noch mit 45 Bahnen gerechnet, dies habe sich aber aufgrund von anderen Betriebszuständen und den künftigen Neubaustrecken auf 50 erhöht. Wenn der Umbau des Betriebshofes erfolgt sei, könnten dort 32 Bahnen abgestellt werden. Die übrigen 18 Bahnen müssten dezentral abgestellt werden.

Man werde nochmal eine Aufstellung vorlegen, in der die Nachteile einer dezentralen Abstellung im Liniennetz / an den Endhaltestellen aufgeführt seien.

Zu 5:

Man habe sich lange mit dem „Entwicklungskonzept Bergheim West“ beschäftigt und dieses auch bei der Prüfung der vielen Varianten für den Betriebshof berücksichtigt. Sobald eine Grundsatzentscheidung bezüglich des Betriebshofes gefallen sei, könne man gesamt-konzeptionell und auch gestalterisch denken. Die Notwendigkeit eines „Strategieplans“ sehe man seitens der Verwaltung durchaus als gegeben. Das Stadtplanungsamt und die Internationale Bauausstellung Heidelberg GmbH hätten diesbezüglich auch schon eine konzeptionelle Zusammenfassung erstellt.

Zu 10:

Die Begehbarkeit / Zugänglichkeit des Daches sei geprüft worden. Grundsätzlich sei es möglich, jedoch mit vielen Schwierigkeiten verbunden. Zum Beispiel sollte es einen oder sogar mehrere Zugänge geben, die auch barrierefrei seien. Des Weiteren würde man für eine parkähnliche Gestaltung andere Substrate benötigen, als wenn das Dach nicht begehbar wäre. Außerdem müsste das Gebäude anders konstruiert werden, da es für größere Verkehrslasten ausgelegt werden müsste – dies hätte unter anderem sowohl Auswirkungen auf die Höhe des Gebäudes als auch auf die Kosten. Im Kosten- / Nutzenvergleich habe man sich daher für eine Grünfläche auf Bodenniveau ausgesprochen.

Im Laufe der Diskussion werden folgende **Anträge** eingebracht:

Aus der Mitte des Bezirksbeirates:

Der Bezirksbeirat Bergheim beantragt die Beschlussvorlage der Verwaltung wie folgt zu ändern und zu ergänzen:

Der Bezirksbeirat Bergheim empfiehlt dem Gemeinderat, den aktuellen Sachstand zur Weiterentwicklung rnv-Betriebshof zur Kenntnis zu nehmen und folgende Punkte zu berücksichtigen beziehungsweise zu prüfen:

1. Der Bezirksbeirat Bergheim empfiehlt dem Gemeinderat eine Entscheidung über die neuen Standorte des rnv-Betriebshofes so zu treffen, dass der ohnehin belastete Stadtteil Bergheim nicht die alleinige Last des ÖPNV-Aufkommens tragen muss. Wie beim ursprünglichen Gemeinderatsbeschluss angedacht, sollen bei der Schaffung der zusätzlich nötigen Flächen andere Stadtteile mit berücksichtigt werden.

Der Betriebshofumbau darf nicht dazu führen, dass Bergheim seinen wichtigen Kultur- und Kreativwirtschaftsstandort Dezernat 16 verliert. Dieser soll unbedingt erhalten bleiben und parallel zur Betriebshof-Planung soll hier eine Planung starten.

Daher erkennen wir an, dass der aktuelle Betriebshof in einer Form bestehen bleibt, die allerdings nicht über das Ausmaß des Altstandorts hinausgeht beziehungsweise es eher verringert.

Der Bezirksbeirat Bergheim empfiehlt dem Gemeinderat die Prüfung des vorliegenden Entwurfs zur Weiterentwicklung rnv-Betriebshof im Hinblick auf weitergehende gestalterische und räumliche Potenziale für den Stadtteil Bergheim im Sinne einer positiven Stadtentwicklung.

Das Konzept soll folgende Punkte beinhalten:

- Potential für öffentliche entsiegelte Flächen/Grünstreifen mit Aufenthaltsqualität
- Durchgangsmöglichkeiten von der Bergheimer Straße in Richtung Bahnhof
- Entwicklung eines Quartiers mit bezahlbaren Mietwohnungen, zum Beispiel in Richtung Landfried-Komplex
- Erweiterte publikumswirksame Nutzungen im Erdgeschoss.
- Die Dachflächen des Betriebsgebäudes sollen begrünt werden.

2. Der Bezirksbeirat Bergheim nimmt den Vergleich der beiden grundsätzlich für eine Ergänzungsabstellung geeigneten Standorte zur Kenntnis und empfiehlt dem Gemeinderat, dass bei der Suche nach erforderlichen dezentralen Abstellfläche in anderen geeigneten Stadtteilen diejenigen Standorte favorisiert werden, die
 - am wenigsten in unversiegelte/nicht belastete Flächen eingreifen
 - am wenigsten Lärmbelastung für Anwohner*innen mit sich bringen
 - von ihrer Lage die sinnvollste Anbindung an zukünftige Linien/Strecken bieten.
3. Die Stadt Heidelberg weist die Geschäftsführung der rnv als Bauherrin an, die unter 1. und 2. beschlossenen Punkte umzusetzen und für deren Finanzierung zu sorgen.

Bezirksbeirätin Weber:

Der Bezirksbeirat Bergheim möchte, dass die Versiegelung weiterer Flächen vermieden wird und bittet die Verwaltung – vor einer Entscheidung – weitere Varianten zu prüfen, vor allem dezentrale Abstellanlagen. Und hier insbesondere zu prüfen, ob man an allen Endpunkten im Netz aus der Stadt heraus dezentral Straßenbahnen abstellen könnte. Damit könnte man eine großflächige Versiegelung in Rohrbach Süd oder Wieblingen vermeiden. Dann wäre auch die Logistik besser beziehungsweise Leerkilometer werden vermieden. Die Bahnen nehmen ihre Fahrt von den Endhaltepunkten auf. Die Punkte Sicherheit und Vandalismus, die hier eventuell angeführt werden und zu beachten sind, könnte man mit guter Videotechnik lösen.

Nach Abschluss der Diskussionsrunde stellt Erster Bürgermeister Odszuck fest, dass der **Antrag von Bezirksbeirätin Weber** in vielen Punkten mit dem Antrag aus der Mitte des Bezirksbeirates übereinstimme und **fragt daher nach, ob sie ihren Antrag dennoch aufrechterhalten möchte. Bezirksbeirätin Weber bejaht dies.**

Weiterführt Erster Bürgermeister Odszuck aus, der **Antrag aus der Mitte des Bezirksbeirates** sei der **weitest gehende**, sodass **dieser zuerst abgestimmt** werden müsse.

Bevor es zur Abstimmung über diesen Antrag kommt, meldet sich Bezirksbeirat Tuncel zu Wort und schlägt vor, den **Antrag noch wie folgt zu ergänzen:**

Unter Punkt 1 beim Unterpunkt „Das Konzept soll folgende Punkte beinhalten:“ soll beim letzten Spiegelstrich ergänzt werden (**Ergänzung fett dargestellt**):

- Die Dachflächen des Betriebsgebäudes sollen begrünt **und nach Möglichkeit begehbar und öffentlich nutzbar gemacht** werden.

Bezirksbeirätin Weber bittet außerdem darum, **die Punkte des Antrags getrennt abzustimmen**.

Bezirksbeirätin Greeb merkt bezüglich der Ergänzung von Bezirksbeirat Tuncel an, dass die Begehbarkeit des Daches – wie oben erwähnt – bereits geprüft und aus verschiedenen Gründen seitens der Stadt abgelehnt worden sei.

Erster Bürgermeister Odszuck erklärt, grundsätzlich könnte eine Begehbarkeit des Daches erneut geprüft werden. Allerdings würden sich die Gründe für eine Ablehnung seitens der Stadt voraussichtlich nicht ändern.

Danach stellt er zunächst die von Bezirksbeirat Tuncel **vorgeschlagene Ergänzung des Antrags aus der Mitte des Bezirksbeirates** zur Abstimmung:

Unter Punkt 1 beim Unterpunkt „Das Konzept soll folgende Punkte beinhalten:“ soll beim letzten Spiegelstrich ergänzt werden (**Ergänzung fett dargestellt**):

- Die Dachflächen des Betriebsgebäudes sollen begrünt **und nach Möglichkeit begehbar und öffentlich nutzbar gemacht** werden.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 2 : 7 : 5 Stimmen

Anschließend stellt er den **Antrag aus der Mitte des Bezirksbeirates** wie folgt zur Abstimmung:

Der Bezirksbeirat Bergheim beantragt die Beschlussvorlage der Verwaltung wie folgt zu ändern und zu ergänzen:

Der Bezirksbeirat Bergheim empfiehlt dem Gemeinderat, den aktuellen Sachstand zur Weiterentwicklung rnv-Betriebshof zur Kenntnis zu nehmen und folgende Punkte zu berücksichtigen beziehungsweise zu prüfen:

1. Der Bezirksbeirat Bergheim empfiehlt dem Gemeinderat eine Entscheidung über die neuen Standorte des rnv-Betriebshofes so zu treffen, dass der ohnehin belastete Stadtteil Bergheim nicht die alleinige Last des ÖPNV-Aufkommens tragen muss. Wie beim ursprünglichen Gemeinderatsbeschluss angedacht, sollen bei der Schaffung der zusätzlich nötigen Flächen andere Stadtteile mit berücksichtigt werden.

Der Betriebshofumbau darf nicht dazu führen, dass Bergheim seinen wichtigen Kultur- und Kreativwirtschaftsstandort Dezernat 16 verliert. Dieser soll unbedingt erhalten bleiben und parallel zur Betriebshof-Planung soll hier eine Planung starten.

Daher erkennen wir an, dass der aktuelle Betriebshof in einer Form bestehen bleibt, die allerdings nicht über das Ausmaß des Altstandorts hinausgeht beziehungsweise es eher verringert.

Der Bezirksbeirat Bergheim empfiehlt dem Gemeinderat die Prüfung des vorliegenden Entwurfs zur Weiterentwicklung rnv-Betriebshof im Hinblick auf weitergehende gestalterische und räumliche Potenziale für den Stadtteil Bergheim im Sinne einer positiven Stadtentwicklung.

Das Konzept soll folgende Punkte beinhalten:

- Potential für öffentliche entsiegelte Flächen/Grünstreifen mit Aufenthaltsqualität
- Durchgangsmöglichkeiten von der Bergheimer Straße in Richtung Bahnhof
- Entwicklung eines Quartiers mit bezahlbaren Mietwohnungen, zum Beispiel in Richtung Landfried-Komplex
- Erweiterte publikumswirksame Nutzungen im Erdgeschoss.
- Die Dachflächen des Betriebsgebäudes sollen begrünt werden.

2. Der Bezirksbeirat Bergheim nimmt den Vergleich der beiden grundsätzlich für eine Ergänzungsabstellung geeigneten Standorte zur Kenntnis und empfiehlt dem Gemeinderat, dass bei der Suche nach erforderlichen dezentralen Abstellfläche in anderen geeigneten Stadtteilen diejenigen Standorte favorisiert werden, die
 - am wenigsten in unversiegelte/nicht belastete Flächen eingreifen
 - am wenigsten Lärmbelastung für Anwohner*innen mit sich bringen
 - von ihrer Lage die sinnvollste Anbindung an zukünftige Linien/Strecken bieten.
3. Die Stadt Heidelberg weist die Geschäftsführung der rnv als Bauherrin an, die unter 1. und 2. beschlossenen Punkte umzusetzen und für deren Finanzierung zu sorgen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 11 : 0 : 2 Stimmen

Danach stellt er noch den **Antrag von Bezirksbeirätin Weber** zur Abstimmung:

Der Bezirksbeirat Bergheim möchte, dass die Versiegelung weiterer Flächen vermieden wird und bittet die Verwaltung – vor einer Entscheidung – weitere Varianten zu prüfen, vor allem dezentrale Abstellanlagen. Und hier insbesondere zu prüfen, ob man an allen Endpunkten im Netz aus der Stadt heraus dezentral Straßenbahnen abstellen könnte. Damit könnte man eine großflächige Versiegelung in Rohrbach Süd oder Wieblingen vermeiden. Dann wäre auch die Logistik besser beziehungsweise Leerkilometer werden vermieden. Die Bahnen nehmen ihre Fahrt von den Endhaltepunkten auf. Die Punkte Sicherheit und Vandalismus, die hier eventuell angeführt werden und zu beachten sind, könnte man mit guter Videotechnik lösen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 3 : 1 : 9 Stimmen

Erster Bürgermeister Odszuck lässt abschließend mit der **Maßgabe der soeben beschlossenen Anträge** und der **zugesagten Arbeitsaufträge** über den **geänderten Beschlussvorschlag** wie folgt abstimmen:

Beschlussvorschlag des Bezirksbeirates Bergheim (Änderungen und Arbeitsaufträge fett markiert):

Nach Anhörung des Bezirksbeirates Bergheim empfiehlt dieser dem Gemeinderat folgende Beschlüsse:

Der Bezirksbeirat Bergheim empfiehlt dem Gemeinderat, den aktuellen Sachstand zur Weiterentwicklung rnv-Betriebshof zur Kenntnis zu nehmen und folgende Punkte zu berücksichtigen beziehungsweise zu prüfen:

1. ***Der Bezirksbeirat Bergheim empfiehlt dem Gemeinderat eine Entscheidung über die neuen Standorte des rnv-Betriebshofes so zu treffen, dass der ohnehin belastete Stadtteil Bergheim nicht die alleinige Last des ÖPNV-Aufkommens tragen muss. Wie beim ursprünglichen Gemeinderatsbeschluss angedacht, sollen bei der Schaffung der zusätzlich nötigen Flächen andere Stadtteile mit berücksichtigt werden.***

Der Betriebshofumbau darf nicht dazu führen, dass Bergheim seinen wichtigen Kultur- und Kreativwirtschaftsstandort Dezernat 16 verliert. Dieser soll unbedingt erhalten bleiben und parallel zur Betriebshof-Planung soll hier eine Planung starten.

Daher erkennen wir an, dass der aktuelle Betriebshof in einer Form bestehen bleibt, die allerdings nicht über das Ausmaß des Altstandorts hinausgeht beziehungsweise es eher verringert.

Der Bezirksbeirat Bergheim empfiehlt dem Gemeinderat die Prüfung des vorliegenden Entwurfs zur Weiterentwicklung rnv-Betriebshof im Hinblick auf weitergehende gestalterische und räumliche Potenziale für den Stadtteil Bergheim im Sinne einer positiven Stadtentwicklung.

Das Konzept soll folgende Punkte beinhalten:

- ***Potential für öffentliche entsiegelte Flächen/Grünstreifen mit Aufenthaltsqualität***
- ***Durchgangsmöglichkeiten von der Bergheimer Straße in Richtung Bahnhof***
- ***Entwicklung eines Quartiers mit bezahlbaren Mietwohnungen, zum Beispiel in Richtung Landfried-Komplex***
- ***Erweiterte publikumswirksame Nutzungen im Erdgeschoss.***
- ***Die Dachflächen des Betriebsgebäudes sollen begrünt werden.***

2. ***Der Bezirksbeirat Bergheim nimmt den Vergleich der beiden grundsätzlich für eine Ergänzungsabstellung geeigneten Standorte zur Kenntnis und empfiehlt dem Gemeinderat, dass bei der Suche nach erforderlichen dezentralen Abstellfläche in anderen geeigneten Stadtteilen diejenigen Standorte favorisiert werden, die***
 - ***am wenigsten in unversiegelte/nicht belastete Flächen eingreifen***
 - ***am wenigsten Lärmbelastung für Anwohner*innen mit sich bringen***
 - ***von ihrer Lage die sinnvollste Anbindung an zukünftige Linien/Strecken bieten.***

Der Bezirksbeirat Bergheim möchte, dass die Versiegelung weiterer Flächen vermieden wird und bittet die Verwaltung – vor einer Entscheidung – weitere Varianten zu prüfen, vor allem dezentrale Abstellanlagen. Und hier insbesondere zu prüfen, ob man an allen Endpunkten im Netz aus der Stadt heraus dezentral Straßenbahnen abstellen könnte. Damit könnte man eine großflächige Versiegelung in Rohrbach Süd oder Wieblingen vermeiden. Dann wäre auch die Logistik besser beziehungsweise Leerkilometer werden vermieden. Die Bahnen nehmen ihre Fahrt von den Endhaltestellen auf. Die Punkte Sicherheit und Vandalismus, die hier eventuell angeführt werden und zu beachten sind, könnte man mit guter Videotechnik lösen.

3. *Die Stadt Heidelberg weist die Geschäftsführung der rnv als Bauherrin an, die unter 1. und 2. beschlossenen Punkte umzusetzen und für deren Finanzierung zu sorgen.*

Außerdem ergeht folgender Arbeitsauftrag:

Es wird eine Aufstellung vorlegt, in der die Nachteile einer dezentralen Abstellung im Liniennetz / an den Endhaltestellen aufgeführt sind.

gezeichnet
Jürgen Odszuck
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung und Arbeitsauftrag

Ja 12 Nein 0 Enthaltung 1

digitale Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen vom 17.03.2021

Ergebnis der digitalen öffentlichen Sitzung des Bezirksbeirates Wieblingen vom 17.03.2021

2 Weiterentwicklung rnv-Betriebshof hier: Grundsatzbeschluss Beschlussvorlage 0417/2020/BV

Erster Bürgermeister Odszuck führt kurz in die Thematik ein und übergibt anschließend das Wort an Frau Hildenbrand (Stadtplanungsamt) und Herrn Dommasch von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv – Bereichsleiter Infrastruktur). Sie erläutern anhand einer PowerPoint-Präsentation (siehe Anlage 07 zur Drucksache 0417/2020/BV) ausführlich die Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofes und gehen dabei auf folgende Punkte ein:

- Politischer Auftrag
- Rückblick: Arbeitsstand Infoveranstaltung Juli 2020 (Varianten A und B)
 - Weiterentwicklung und Ergebnis
- Referenzgrünfläche „Werderplatz“ in Neuenheim
- Auszug Übersicht Variantenuntersuchung
- Neuordnung Dezernat 16
- Variantenuntersuchung Einbeziehung Dezernat 16
- Variantenuntersuchung Mehrgeschossig / mit Wohnungsbau
- Leitvorstellungen Kreativquartier Dezernat 16
 - Weiterentwicklung und Ergebnis
- Kapazitätsnachweis und notwendige Bedarfsdeckung Standort Bergheimer Straße
- Einordnung der Standorte im Stadtgebiet
- Ergänzende Abstellfläche: Planungskonzept Standort „Haltestelle Berufsschule“
- Ergänzende Abstellfläche: Planungskonzept Standort „Haltestelle Rohrbach-Süd“
- Kapazitätsnachweis Bergheimer Straße, Rohrbach-Süd und Wieblinger Weg
- Empfehlung Standort „Haltestelle Rohrbach-Süd“
- Ausrückwege „Rohrbach-Süd“
- Zeitkette für die Entwicklung am Standort Bergheimer Straße
- Zeitkette für die Entwicklung der ergänzenden Abstellfläche Standort „Rohrbach-Süd“

Es melden sich zu Wort:

Bezirksbeirätin Kreckel-Arslan, Bezirksbeirätin Dr. Buyer, Bezirksbeirätin Zimmermann, Bezirksbeirat Becker, Bezirksbeirätin Becke, Bezirksbeirat Kurilenko, Bezirksbeirat Röchner, Bezirksbeirat Prof. Dr. Nöst, Bezirksbeirat Hnilica, Bezirksbeirat Maltry und Stadtrat Rothfuß

In der folgenden ausgiebigen und kontroversen Aussprache werden folgende Hauptargumente und Fragestellungen vorgetragen:

1. Wie breit sei der Grünstreifen und die Fremdnutzung? Hätten dort alle 50 Bahnen Platz, wenn man diese Flächen mit einbeziehen würde?
2. Man sei irritiert, dass der Betriebshof am jetzigen Standort laut Planung verkleinert werden solle. Bei den Planungen 2017 seien hier noch mehr Bahnen vorgesehen gewesen.
3. Der Gemeinderatsbeschluss vom 17.10.2019 beinhalte, eine Erweiterung bis Emil-Maier-Straße und Czernyring zu prüfen. Wieviel Bahnen und Busse könne man unterbringen, wenn man die komplette Fläche mit einbeziehen würde?
4. Werde die dezentrale Abstellung „offen“ erfolgen? Wie schädlich sei dies für die Bahnen?
5. Eine Abstellmöglichkeit in der Größe, wie sie für Rohrbach-Süd geplant sei, würde nur in der Bauphase benötigt. Gebe es die Möglichkeit andere / weitere Abstellmöglichkeiten für diese Interimszeit zu suchen?
6. Eine Außenfläche (wie zum Beispiel in Rohrbach-Süd) solle bevorzugt nicht versiegelt werden. Vorrangig sollte geprüft werden, alle Nutzungen am Altstandort unterzubringen. Die Schaffung einer Grünfläche dort sei in diesem Fall zweitrangig (Stichwort: Innenentwicklung vor Außenentwicklung).
7. Bergheim solle nicht alle Bahnen alleine übernehmen müssen. Entweder könne es mehrere kleine Abstellungen geben, oder die Standorte Rohrbach-Süd beziehungsweise Wieblingen sollen genutzt werden. Man präferiere hierbei eher mehrere kleine Abstellanlagen.
8. Die vorgelegten Planungen seien eine Aufwertung für Bergheim. Die dezentrale Unterbringung der Bahnen werde befürwortet.
9. Könne die Bauzeit nicht in mehreren Abschnitten erfolgen und so auf die Errichtung der neuen Abstellanlage verzichtet werden?
10. Man werde um eine dezentrale Abstellung nicht herumkommen. Die Fläche in Wieblingen sei eine Brachfläche, die hierfür sinnvoll genutzt werden könnte.

11. Weshalb sei der Bau der Abstellanlage am Standort Wieblingen so viel teurer als in Rohrbach?
12. Der Grünstreifen und die Entsiegelung in Bergheim sei positiv.
13. Sei die Schaffung der Grünfläche (Entsiegelung) mit der Versiegelung an anderer Stelle aufgerechnet worden? Wie realistisch sei die Schaffung einer attraktiven Grünfläche am Altstandort in Bergheim (schmaler Streifen)?
14. Eine Großversiegelung werde vermieden, da der Große Ochsenkopf nicht bebaut werde.
15. Eine Gesamtkobilanz (Ausbau Öffentlicher Personennahverkehr, kurz: ÖPNV, Flächenversiegelung und Flächenentsiegelung) der Maßnahme wäre interessant.
16. Wohin fließe das Wasser der großen begrünten Dachfläche?
17. Die Karl-Metz-Straße stelle keine ideale Einkaufsmeile dar, besser sollte das Landfried-Gelände aufgewertet werden.
18. Zum Thema sozialer Wohnungsbau: Sei dieser im Bereich des Dezernats 16 geplant? Könne eine Zeitschiene genannt werden? Wie könne man verhindern, dass dort übliche Investorenmodelle umgesetzt würden?
19. Warum werde nur einstöckig gebaut und kein Hybridgebäude (Busabstellung, Kreativwirtschaft, sozialer Wohnungsbau)? Was spreche also gegen eine Flächennutzung, die dem Gemeinwohl diene?
20. Die Priorität liege beim Ausbau des ÖPNV. Die Umweltaspekte seien bei der Maßnahme berücksichtigt. Man müsse zu einem Kompromiss bereit sein.
21. Der Bau solle möglichst zügig vorangehen. Die Planung sei gut für Bergheim allgemein und in städtebaulicher Hinsicht. Auch für die Beschäftigten der rnv wäre eine zeitnahe Umsetzung wichtig.

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Zu 1 bis 3:

Es seien viele Varianten geprüft worden, auch unter Einbeziehung der gesamten Fläche (Emil-Maier-Straße – Czernyring). Jedoch habe man auch viele Varianten wieder verworfen, da es nicht möglich gewesen sei, alle betrieblich notwendigen Kapazitäten, Einrichtungen und Funktionen und die Anforderungen des Gemeinderates (Grünfläche) am Altstandort abzubilden. Man könne die geprüften Varianten gerne nachreichen.

Bei den früheren Planungen sei eine Abstellung in Edingen-Neckarhausen angedacht gewesen. Dieser Standort sei jedoch nun anderweitig verplant und stehe nicht mehr zur Verfügung.

Da man nun viel Geld in die dezentrale Abstellanlage für die Interimszeit investieren müsse, habe man sich überlegt, dass es nicht wirtschaftlich wäre, nochmal zwei Millionen Euro für den Rückbau aufzubringen. Sinnvoller sei es, die Abstellanlage dauerhaft zu nutzen. Daher würde in Bergheim nicht mehr so viel Abstellfläche benötigt, wie 2017 eingeplant gewesen sei.

Zu 4 bis 10:

Die Abstellung sei überall eine Freiluftabstellung, eine Einfriedung werde jedoch benötigt, um Vandalismus-Schäden vorzubeugen. Ebenso sei eine Beleuchtung (mit Bewegungsmeldern), eventuell Kameras, ein Pförtnerhäuschen, Sozialräume und Stellplätze für die Beschäftigten notwendig. Zudem müsse die tägliche Besandung der Bahnen erfolgen. Hierfür sei die benötigte Infrastruktur an den Endhaltepunkten nicht vorhanden und könne auch nicht überall aufgebaut werden (keine entsprechenden Flächen vorhanden / zusätzlicher Kostenaufwand).

Bezüglich der Abstellfläche für die Bauzeit und darüber hinaus seien eine Vielzahl an Varianten geprüft worden. Das Ergebnis dieser Prüfungen liege heute vor. Die Flächen in Rohrbach-Süd und an der Berufsschule in Wieblingen seien grundsätzlich beide denkbar. Am Standort Rohrbach-Süd wäre eine Reduzierung der Leerkilometer gegeben und es müsse dort weniger Boden versiegelt werden.

Zum Thema Innenentwicklung vor Außenentwicklung: Beide vorgeschlagenen Areale seien nicht „unbeplant“. In Wieblingen liege die Fläche zwischen Straßenbahn- und Bahngleisen und werde derzeit als Gleislager verwendet. Für die Rohrbacher Fläche bestehe ein Bebauungsplan für einen Park and Ride Parkplatz.

Der Umbau des Altstandorts sei bereits in Abschnitten geplant, allerdings würden dennoch für eine Interimszeit anderweitig Abstellflächen benötigt.

Zu 11:

Der Standort Wieblingen sei teurer, weil man dort zum einen den Untergrund / die Bodenbeschaffenheit noch nicht genau kenne, die Böschung voraussichtlich abstützen müsse und zum anderen eine Leit- und Sicherungstechnik notwendig sei, weil man die Eisenbahntrasse queren müsse. Zudem seien in Wieblingen mehr Gleise und somit auch mehr Abstellfläche vorgesehen. Weitere Kosten kämen für die Sicherung der dort vorhandenen Stiel-Eiche und eine mögliche Hangsicherung hinzu.

Zu 12 bis 15:

Momentan plane man, die Fläche in der Emil-Maier-Straße zu entsiegeln und große Gehölze dort anzupflanzen. Genauere Untersuchungen müsse man hierzu noch durchführen.

Bisher habe man lediglich eine Ökobilanz für die Abstellanlagen erstellt. Eine Bilanzierung, welche die Verbesserung des ÖPNV und den Gewinn für Bergheim einbeziehe, sei nicht erfolgt.

Zu 16:

Die Grünfläche auf dem Dach könne als Regenwasserpuffer dienen. Ob eine Versickerung im Park möglich sei, sei bisher noch geprüft worden. So tief sei man noch nicht in die Planung eingestiegen.

Zu 17:

In der Karl-Metz-Straße sei vorgesehen, großkronige Straßenbäume zu pflanzen. Zudem sei dort kein motorisierter Individualverkehr (MIV) vorgesehen, sondern ausschließlich ÖPNV, Fußgänger- und Rad-Verkehr. Somit entstehe dort durchaus eine Aufenthaltsqualität.

Zu 18:

Den Bereich des Dezernat 16 wolle man separat betrachten. Grundsätzlich stelle man sich hier eine Art Kreativquartier vor. Allerdings müsse man erst prüfen, welche Gebäudeteile man erhalten könne und wolle oder wo Ersatzbauten entstehen sollten. In den Erdgeschossen werde eher an Sondernutzungen (zum Beispiel für Kreativwirtschaft) gedacht, während in den Obergeschossen Wohnraum zum Beispiel durch die Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz mbH Heidelberg (GGH) geschaffen werden könnte, welcher dem Landeswohnraumfördergesetz entspreche.

Wenn ein Grundsatzbeschluss gefasst sei, werde ein intensiver Beteiligungs-Prozess starten, was Bergheim-West tatsächlich brauche. Eine Zeitschiene zu nennen sei schwierig, da noch nicht abschätzbar sei, welchen Zeitraum der politische und planungsrechtliche Prozess in Anspruch nehmen werde. Möglicherweise sei ein Baubeginn 2024/2025 denkbar.

Da die Fläche des Dezernat 16 der Stadt gehöre, entscheide der Gemeinderat, was mit der Fläche passiere. Ein Verkauf an gewinnorientierte Investoren könne somit verhindert werden. Man könne sich gut vorstellen, hier die GGH mit der Entwicklung zu betrauen, da diese bereits Erfahrung mit gemischt genutzten Gebäuden habe.

Zu 19:

Eine Hybridbauweise sei ebenfalls überprüft worden. Jedoch sei eine Hybridnutzung in Verbindung mit Straßenbahnen schwierig und nur mit hohen Kosten und Flächenverlust umzusetzen. Letztendlich sei man zu dem Entschluss gekommen, dass eine solche Konstruktion unverhältnismäßig teuer sei und die vorhandenen Wohnungen nicht wirtschaftlich sinnvoll vermietbar wären.

Im Laufe der Diskussion wird folgender **Antrag** von Bezirksbeirätin Kreckel-Arslan eingebracht:

1. Der Bezirksbeirat Wieblingen lehnt Ziffer 1 der Beschlussvorlage (Variante der rnv/Verwaltung "Verkleinerter Betriebshof am Altstandort") ab.
Stattdessen empfiehlt er dem Gemeinderat folgenden Beschluss:
Die in der Beschlussvorlage fehlenden Varianten, die laut Gemeinderats-Beschluss vom 17.10.2019 auch zu prüfen waren, sollen in ausreichender Planungstiefe geprüft und die Ergebnisse als Ergänzung in die vorliegende Beschlussvorlage aufgenommen werden. Dabei soll die volle Ausnutzung der verfügbaren Flächen zwischen Emil-Maier-Straße und Karl-Metz-Straße (Ausbauplan von 2014) zur Unterstellung aller Bahnen in die Prüfung einbezogen werden. Eine Entscheidung erfolgt erst nach Vorlage dieser noch fehlenden Prüfergebnisse.
2. Der Bezirksbeirat Wieblingen empfiehlt dem Gemeinderat weiter den folgenden Beschluss:
Darüber hinaus sollen die verfügbaren Flächen bis zum Czernyring zur Abstellung von Bussen geprüft werden.
3. Der Bezirksbeirat Wieblingen lehnt Ziffer 2 der Beschlussvorlage ab.
4. Der Bezirksbeirat Wieblingen stimmt Ziffer 3 der Beschlussvorlage dahingehend zu, dass die rnv Bauherrin ist.

Die Mitglieder des Bezirksbeirates bitten um **getrennte Abstimmung**.

Erster Bürgermeister Odszuck stellt daher die Punkte des Antrages wie folgt zur Abstimmung:

Ziffer 1 des Antrags:

1. Der Bezirksbeirat Wieblingen lehnt Ziffer 1 der Beschlussvorlage (Variante der rnv/Verwaltung "Verkleinerter Betriebshof am Altstandort") ab.
Stattdessen empfiehlt er dem Gemeinderat folgenden Beschluss:
Die in der Beschlussvorlage fehlenden Varianten, die laut Gemeinderats-Beschluss vom 17.10.2019 auch zu prüfen waren, sollen in ausreichender Planungstiefe geprüft und die Ergebnisse als Ergänzung in die vorliegende Beschlussvorlage aufgenommen werden. Dabei soll die volle Ausnutzung der verfügbaren Flächen zwischen Emil-Maier-Straße und Karl-Metz-Straße (Ausbauplan von 2014) zur Unterstellung aller Bahnen in die Prüfung einbezogen werden. Eine Entscheidung erfolgt erst nach Vorlage dieser noch fehlenden Prüfergebnisse.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 4 : 6 : 3 Stimmen

Ziffer 2 des Antrags:

- | | |
|----|--|
| 2. | Der Bezirksbeirat Wieblingen empfiehlt dem Gemeinderat weiter den folgenden Beschluss:
Darüber hinaus sollen die verfügbaren Flächen bis zum Czernyring zur Abstellung von Bussen geprüft werden. |
|----|--|

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 5 : 6 : 2 Stimmen

Ziffer 3 des Antrags:

- | | |
|---|--|
| 3 | Der Bezirksbeirat Wieblingen lehnt Ziffer 2 der Beschlussvorlage ab. |
|---|--|

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 8 : 4 : 1 Stimme

Ziffer 4 des Antrags:

- | | |
|----|---|
| 4. | Der Bezirksbeirat Wieblingen stimmt Ziffer 3 der Beschlussvorlage dahingehend zu, dass die rnv Bauherrin ist. |
|----|---|

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

Erster Bürgermeister Odszuck lässt abschließend mit der **Maßgabe der soeben beschlossenen Antragspunkte über den geänderten Beschlussvorschlag** wie folgt abstimmen:

Beschlussvorschlag des Bezirksbeirates Wieblingen (Änderungen fett markiert):

Nach Anhörung des Bezirksbeirates Wieblingen empfiehlt dieser dem Gemeinderat folgende Beschlüsse:

- 1. Der Gemeinderat beschließt das von der Verwaltung und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) erarbeitete Ergebnis zur Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofs auf dem Altstandort Bergheimer Straße als Grundlage für die weitere Planung.*
- 2. Der Bezirksbeirat Wieblingen lehnt die Ziffer 2 des Beschlussvorschlags der Verwaltung ab.*
- ~~2. Der Gemeinderat nimmt den Vergleich der beiden grundsätzlich für eine Ergänzungsabstellung geeigneten Standorte zur Kenntnis und folgt nach Abwägung der Empfehlung, den Standort „Rohrbach Süd“ als Grundlage für die weitere Planung zu beschließen.~~*

3. *Der Bezirksbeirat Wieblingen stimmt der Ziffer 3 des Beschlussvorschlags der Verwaltung dahingehend zu, dass die rnv Bauherrin ist. Die Stadt Heidelberg weist die Geschäftsführung der rnv als Bauherrin an, die unter 1. und 2. beschlossenen Punkte umzusetzen und für deren Finanzierung zu sorgen.*

gezeichnet
Jürgen Odszuck
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung/en
Ja 10 Nein 1 Enthaltung 2

digitale Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 23.03.2021

Ergebnis der digitalen öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 23.03.2021

2 Weiterentwicklung rnv-Betriebshof hier: Grundsatzbeschluss Beschlussvorlage 0417/2020/BV

Erster Bürgermeister Odszuck eröffnet den Tagesordnungspunkt. Er begrüßt von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH Herrn Frank Dommasch, Bereichsleiter Infrastruktur der rnv im Sitzungsraum, sowie Herrn Martin T. in der Beek, Technischer Geschäftsführer rnv, der digital an der Sitzung teilnimmt.

Er erläutert einleitend die vom Gemeinderat beschlossenen Prüfungen seien durchgeführt worden. Auch eine Einbeziehung des „Dezernats 16“ sei geprüft, aber aus wirtschaftlichen, städtebaulichen und Kapazitätsgründen verworfen worden. Es werde deshalb vorgeschlagen, die Entwicklung des Dezernat 16 abzutrennen und zunächst einen Grundsatzbeschluss zu fassen. Die Bürger seien im Juli 2020 mit einem „Blick in die Werkstatt“ über den damaligen Arbeitsstand der Planungen informiert worden. Kürzlich habe es eine weitere Informationsveranstaltung gegeben und die Vorlage sei vorab mit unterschiedlichen Ergebnissen in den Bezirksbeiräten Rohrbach, Wieblingen und Bergheim beraten worden.

Erster Bürgermeister Odszuck übergibt das Wort an Frau Friedrich (Leiterin des Stadtplanungsamtes) und Herrn Dommasch. Folgende Punkte werden anhand einer PowerPoint-Präsentation angesprochen:

- Die Größe des Betriebshofes leite sich vor allem aus betrieblichen Anforderungen ab. Das sich ergebende Bauvolumen sei nach städtebaulichen Gesichtspunkten in die Umgebung eingeordnet worden. Im Ergebnis biete sich in der Karl-Metz-Straße eine Stärkung des Straßenraums mit öffentlich zugänglichen Angeboten im Erdgeschoss und einer Baumreihe zur Verbesserung des Mikroklimas an.
- Das Quartier „Dezernat 16“ solle sowohl ein kreativer Arbeitsort als auch ein attraktiver Wohnort sein. Daraus sei der Vorschlag entstanden, anstelle der Straße einen „Emil-Maier-Park“ vorzusehen. Die Größe sei vergleichbar mit dem Werderplatz in Handschuhsheim. Es seien mittel- bis großkronige Bäume möglich, die nicht auf einer Dachfläche realisierbar seien.
- Die Einbeziehung des Dezernat 16 habe sich aufgrund des Zuschnitts als betrieblich nicht von Vorteil erwiesen. Man habe verschiedene Varianten geprüft. Auch städtebaulich könne damit keine gute Lösung entstehen.
- Auch eine Mehrgeschossigkeit habe sich nicht als vorteilhaft erwiesen. Dies sei sehr aufwändig, benötige sehr viel Raum und ermögliche keine zusätzliche Abstellmöglichkeit. Ein Park sei damit nicht möglich, es ergäben sich nur geringe Möglichkeiten einer Wohnbebauung.

- Vorschlag sei, die Nutzungsanforderungen für das Quartier „Dezernat 16“ mit den Bürgern unabhängig vom Betriebshof zu klären und das Quartier weiterzuentwickeln.
- Für die Wartung der Straßenbahnen seien zentral eine Werkstatt und drei Gleise erforderlich, 32 Bahnen könnten auf der Fläche ergänzend untergebracht werden. Zusätzlich bliebe Raum für 30 Busse. Die Einbindung in das Schienennetz erfolge über die Karl-Metz-Straße und die Alte Eppelheimer-Straße. Möglich sei auch eine Zufahrt in Richtung Czernyring.
- Der Umbau sei in Abschnitten vorgesehen, um den Straßenbahnbetrieb aufrecht erhalten zu können. Etwa ab dem 2. Baujahr benötige man eine temporäre Ersatzabstellmöglichkeit. Man habe alle Möglichkeiten im Netz geprüft, es fehle aber Raum für 18 Bahnen. Damals sei noch eine Abstellanlage in Edingen im Gespräch gewesen. Diese stehe heute aber nicht mehr zur Verfügung, da sie anderweitig benötigt werde.
- Nach aktueller Planung seien zukünftig 50 Bahnen erforderlich. Deshalb sei auch dauerhaft eine dezentrale Abstellung erforderlich. Nach Prüfung der möglichen Flächen seien zwei Flächen festgestellt worden, die tendenziell auch für eine dauerhafte Nutzung geeignet seien. Alle anderen Flächen befänden sich in der Nähe einer Wohnbebauung. Man benötige jeweils eine Infrastruktur (Besandung, Sozialräume, Mitarbeiterparkplätze) vor Ort und eine Bewachung. Die Grundstücke müssten zur Verfügung stehen. Die Investitionskosten für eine temporäre und eine dauerhafte Abstellung seien gleich, man sei zum Ergebnis gekommen, dass man dies aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen verbinden solle.
- Geeignet seien der Standort „Haltestelle Berufsschule“ und der Standort „Haltestelle Rohrbach-Süd“. Die in der Vorlage dargestellten jeweiligen Planungen, Kosten und die Ökobilanz unter Einbeziehung der Entsiegelung in Bergheim werden erläutert. Der barrierefreie Umbau der Haltestelle Rohrbach Süd bleibe möglich, dies sei ein unabhängiges Projekt und werde demnächst vorgestellt.
- Ausschlaggebend für die RNV seien vor allem betriebliche Aspekte. Potentielle Erweiterungsmöglichkeiten ergäben sich vor allem in Richtung Süden. Auch Kostenüberlegungen und Belastung der Gleisanlieger aufgrund der Leerkilometer und Anzahl der Leerfahrten sprächen deutlich für Rohrbach Süd.
- Nächster Schritt sei das Planfeststellungsverfahren, Baubeginn des Betriebshofs sei für das Jahr 2025 vorgesehen, die Bauzeit betrage ca. 3 Jahre die Ersatzabstellmöglichkeiten seien mit Beginn des zweiten Bauabschnitts fertigzustellen.

Aus dem Gremium melden sich zu Wort:

Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Steinbrenner, Stadtrat Lachenauer, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Leuzinger, Stadtrat Dr. Gradel, Stadträtin Marggraf, Stadträtin Dr. Röper, Stadträtin Dr. Schenk, Stadtrat Emer

In der folgenden ausgiebigen und kontroversen Aussprache werden folgende Hauptargumente und Fragestellungen vorgetragen:

1. Auf die Stellung der von der SPD-Fraktion angekündigten Sachanträge werde zunächst noch verzichtet. Wie würde zukünftig die Busspur zur Haltestelle Rohrbach Süd verlaufen, wenn eine dauerhafte ergänzende Abstellfläche in Rohrbach Süd für die Bahnen verwirklicht werde?
2. Wäre es möglich auf dem Betriebshofgelände in Bergheim ein weiteres Gleis unterzubringen bzw. ein Gleis bei der bisherigen Planung auszusparen? Könnte man das Betriebshofgelände nicht mehrstöckig bebauen, um die dadurch entstandenen Flächen mit Gleisen zu belegen? Könnten in der Mitte des Gleisumlaufs noch Gleis untergebracht werden?
3. Man bitte um Erläuterung bezüglich der Leerfahrten.
4. Der für alle Bedarfe ausreichende Standort Ochsenkopf sei bedauerlicherweise verloren. Man solle nun den Fokus auf die Grundsatzfrage zum Neubau in Bergheim richten, anstatt weitere Prüfungen in Auftrag zu geben. Die zuständigen Fachleute der rnv und Stadtverwaltung hätten festgestellt, dass ein alleiniger Standort in Bergheim nicht ausreiche. Nun müsse sich das Gremium unter Berücksichtigung der dokumentierten Widerstände aus den Bezirksbeiräten Bergheim, Rohrbach und Wieblingen entscheiden.
5. Welche Kosten entstünden durch die geänderte Wegherstellung für den Bus in Rohrbach Süd und welche Fahrzeitverlängerung ergebe sich? Wie wäre die Wegführung für den dann abgeschnittenen Soldatenweg für die Fußgänger und Radfahrer?
6. In Rohrbach Süd sei an dieser Stelle ein Park & Ride-Parkplatz geplant worden. Welche Aussage könne die rnv hierzu treffen?
7. Wie viele Ökopunkte wären für die zusätzliche Abstellanlage an der Haltestelle Rohrbach Süd im Vergleich zu der Haltestelle Wieblingen zu verzeichnen?
8. Es fehle die beschlossene Variante unter Einbeziehung der Emil-Meier-Straße. Herr Dommasch habe im Bezirksbeirat gesagt, dass die Abstellung von 50 Bahnen zwischen Carls-Metz-Straße und der Emil-Meier-Straße möglich sei. Man bezweifle aufgrund der Frequenz des Schienenverkehrs, dass an der Karl-Metz-Straße erfolgreich Urbanität entstehen könne. Dezentrale Anlagen seien in Leimen, Schriesheim, Dossenheim oder Weinheim sinnvoller. Im Grunde solle aber der bereits versiegelte Standort in Bergheim genutzt werden. Mehrstöckige Abstellflächen für Busse seien in einigen deutschen Städten gut umgesetzt und würden viele Synergieeffekte erzeugen. Weitere Gleise seien damit möglich. Damit sei eine dauerhafte, zusätzliche Abstellfläche obsolet, Ersatzflächen dann nur für Bauphasen zu überlegen. Die dezentrale Abstellfläche würde bezüglich Ihres Nutzens in betriebswirtschaftlicher als auch ökologischer Sicht stark angezweifelt.

9. Warum untersuche man nicht den Standort Messplatz Kirchheim als zusätzliche Abstellfläche und würde sich das Problem der Abstellung nicht vielleicht durch den Dauerfahrbetrieb der Straßenbahnen während der kritischen Phase lösen lassen? Zukünftig werde der Zeppelinbetrieb das Problem lösen.
10. Könnten während der Bauzeit auf zwei Gleisen in der Karl-Metz-Straße zumindest 6 Bahnen untergebracht werden? Ab wann konkret benötige man Abstellflächen für 50 Straßenbahnen. Man schlage vor, am Umsetzungspunkt in Rohrbach ein weiteres Gleis zu bauen, um dort 3 Straßenbahnen unterzubringen und am Standort Wieblingen etwas reduzierter zu planen. Dort könne man auch auf Parkplätze verzichten, Mitarbeiter sollten mit E-Scootern aus Bergheim dorthin kommen.
11. Es solle auf weitere zeitintensive Prüfaufträge unter Vertagung der Entscheidung verzichtet werden, es sei umfassend geprüft, den diskutierten Alternativen zu Ersatzabstellungen könne man noch einmal nachgehen, aber heute den Grundsatzbeschluss fassen. Man habe auch Verantwortung für die Mitarbeiter.
12. Die Planung für Bergheim werde begrüßt, die begonnene Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in Bergheim werde begrüßt, der Auftrag des Gemeinderats werde erfüllt. Die Ersatzflächenüberlegungen sollten optimiert und die damit verbundenen Kosten vorgelegt werden.
13. Wenn man eine Beschränkung auf den Standort in Bergheim wolle, müsse man dazu stehen, dass auch eine Fassadenbegrünung und ein begehbares Dach nicht zu einer Aufwertung des vollversiegelten Standorts führen werde.
14. Ein Grundsatzbeschluss sei aufgrund der vielen Fragen und zu treffenden Entscheidungen heute nicht möglich. Die Fragen sollten bis zum Gemeinderat beantwortet werden.

Die Verwaltung und die zugeschalteten bzw. anwesenden Vertreter der rnv nehmen wie folgt Stellung:

Zu 1:

Für die Verkehrsführung der Busspur wäre denkbar den schmalen Asphaltweg vom Emmerstgrund verlaufend für den Bus zu verbreitern oder als zwischenzeitlich präferierte Variante den Bus im Bereich Zulaufgleis hin zu Abstellung auf der geplanten Abstellanlage zu führen, der Umweg betrage dann circa 50 m, dies sei vertretbar.

Zu 2:

Man benötige einen Abstand zwischen den Bahnen von 1,90 Metern, die Fläche sei bereits mit den kleinstmöglichen Radien für das Wenden der Straßenbahnen ausgereizt, eine Vollauslastung herbeigeführt und mit den anderen Betriebsflächen optimal in Abstimmung gebracht.

Die Planung sei zentimetergenau durchdacht und nicht anders umsetzbar. Für ergänzende Gleise in der Mitte reiche der erforderliche Kurvenradius nicht aus, diese Fläche werde für Busse und Einsatzfahrzeuge genutzt. Eine zweigeschossige Variante des Betriebshofes sei intensiv geprüft worden. Dies bringe aber – auch, wenn die Busse dann in der zweiten Etage stünden – keinen Flächenvorteil für die Straßenbahnen.

Zu 3:

Die erste Dienstfahrt für den Straßenbahnverkehr beginne am Betriebshof in Bergheim um 4:16 Uhr mit dem Fahrziel nach Leimen. Dort starte die erste Fahrt nach Fahrplan um 4:44 Uhr von Leimen nach Handschuhshaus. Durch eine zusätzliche Abstellanlage an der Haltestelle Rohrbach Süd könne man die Leerkilometer von Bergheim nach Rohrbach einsparen.

Zu 5 bis 7:

Die Busstrecke solle wie erläutert über das entstehende Betriebsgelände geführt werden. Der Fuß- und Radweg verlaufe, wie vorgeschlagen, an dem eingezeichneten asphaltierten Weg. Diese Planung stehe jedoch noch unter Vorbehalt der Prüfung durch die rnv.

Die überschlagene Rechnung der Ökopunkte ergebe für den Ist-Stand in Rohrbach Süd 107.590 Punkte. Die Entsiegelung in Bergheim mit 78.000 Punkten entspreche ungefähr dem Eingriff in Wieblingen.

Für die Planung des P+R-Parkplatzes auf dieser Fläche sei die Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH (HSB) zuständig. Diese habe aktuell die Planungen jedoch gestoppt. Es sei zur Opportunitätsprüfung von Park and Ride Anlagen eine gemeinsame erweiterte Studie des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik mit der rnv in Auftrag gegeben worden, die ermitteln solle, wo es Kapazitäten im Stadtnetz für größere Umsteigepunkte gebe.

Zu 8:

Wenn man die ganze zur Verfügung stehende Fläche in Bergheim beplanen würde, könnten künftig alle Bahnen dort abgestellt werden. Die ebenfalls gewünschte Entwicklung von Konzepten für Grün- und Freiflächen mit hoher ökologischer Vielfalt und verbesserter Aufenthaltsqualität und preisgünstiger Wohnraum seien dann jedoch nicht mehr möglich. Die Baumaßnahme erfolge unter laufendem Betrieb und die Bahnen müssten während der Bauphase ausgelagert, eine Ausweichstätte baulich hergestellt werden. Mittweile hätten sich etliche Planungsgrundlagen geändert. So sei der Abstellstandort Edingen nicht mehr realisierbar. Jedoch habe sich die schon vor dem Bürgerentscheid zum Standort Ochsenkopf die Dringlichkeit einer Erweiterung und Modernisierung des Betriebshofes verschärft. Die RNV wünsche sich eine Entscheidung des Gemeinderats, die möglichst zeitnah die Weichen für einen Bau ermögliche, mit dem der Verkehrsbetriebe einen optimalen und für die Nutzer zuverlässigen Betrieb führen könne. Sollten zwei Standorte zu bewirtschaften sein, sollten diese möglichst weit voneinander entfernt sein.

Weitere Prüfaufträge seien für das Projekt nicht nur kosten-, sondern auch zeitintensiv. Dadurch werde der Betrieb unverhältnismäßig erschwert und die Aufrechterhaltung des Nahverkehrs gefährdet.

Zu 9:

In einer Flächenprüfung im Jahre 2019 habe sich der Messplatz aufgrund der Höhenunterschiede und des Flächenzuschnitts als ungeeignet herausgestellt. Der Dauerfahrbetrieb sei mit Mehrkosten zwischen 3 und 7 Millionen Euro jährlich wirtschaftlich nicht zu vertreten.

Zu 10 bis 12:

Es sei noch einmal darauf hinzuweisen, dass beide Standorte geeignet seien, unter Betrachtung des Ist-Zustandes aber auch der betrieblichen Aspekte schlage die Verwaltung Rohrbach vor. Eine Optimierung und Verkleinerung bei Nutzung beider Standorte sei aber denkbar. Man könne das noch einmal prüfen, bitte aber heute, den Grundsatzbeschluss für die Entwicklung in Bergheim zu fassen. Eine Unterbringung an weiteren Endhaltestellen sei bei diesem Konzept berücksichtigt, man werde dort während der Bauzeit abstellen, es gehe um 18 Bahnen die nirgendwo im Netz Platz fänden.

Stadträtin Dr. Röper stellt auf Initiative von Stadträtin Margraf hin den **Antrag zur Geschäftsordnung:**

Ende der Rednerliste.

Dieser wird im Gremium unterstützt. Erster Bürgermeister Odszuck stellt den **Antrag** zur Abstimmung:

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich angenommen

Erster Bürgermeister Odszuck erteilt den auf der Rednerliste verblieben Stadträten das Wort:

Stadträtin Dr. Röper, Stadträtin Dr. Schenk, Stadtrat Emer, Stadtrat Michelsburg, Stadtrat Lachenauer,

15. Man habe sich eine bessere Lösung für Bergheim gewünscht, folge aber dem Vorschlag. Zumindest wünsche man sich aber eine mehrstöckige Bebauung für die Verwaltung. Das interkommunale Gewerbegebietes Heidelberg/Leimen solle als möglicher zusätzlicher Abstellanlagenstandort einbezogen werden. Handle es sich nicht nur um Bahnen, die in Rohrbach verkehren? Stehe Edingen zu einem späteren Zeitpunkt wieder zur Verfügung?
16. Der Verwaltungsvorschlag wird als sehr gut bewertet, die Bilanz spreche für den Standort Rohrbach Süd, zudem sei in Wieblingen bereit eine Wasserstoffbustankstelle und -abstellfläche eingerichtet worden. Bei den Anforderungen an das Gebäude müsse die aktuelle finanzielle Situation berücksichtigt werden. Die Nutzer des Betriebshofs bestätigten die Eignung. Ein Grundsatzbeschluss sei jetzt notwendig.

17. In Rohrbach werde eine Abstellanlage äußerst kritisch gesehen. Es werde aber gesehen, wieviel Aufwand für die Planungen investiert worden sei und sehe auch die Bedürfnisse der rnv-Mitarbeiter. Es soll möglichst bald eine Entscheidung getroffen werde, man wünsche sich aber eine nochmalige Prüfung der Ersatzabstellflächen. Letztlich werde man auch eine Abstellanlage in Rohrbach mittragen.

Hierzu nimmt die Verwaltung und die rnv wie folgt Stellung:

Wesentlich sei die Bauphase. Um eine zusätzliche Abstellanlage im interkommunalen Gewerbegebiet Heidelberg-Rohrbach Süd/Leimen zu prüfen bräuchte es ein Planfeststellungsverfahren, dass circa 2 bis 2 1/2 Jahre dauern würde. Daran schließe sich die Ausführungsplanung an, die ebenfalls 2 bis 2 1/2 Jahre in Anspruch nehmen würde. Planungshoheit habe der Zweckverband, auch der Gemeinderat Leimen sei einzubeziehen. Bis zur baulichen Umsetzung müsse man, falls alle Phasen gelängen, insgesamt mit weiteren 6 Jahren rechnen. Deshalb habe man von dieser, sicher verlockenden Möglichkeit, abgesehen.

Erster Bürgermeister Odszuck bittet zusammenfassend, den Fokus auf den Grundsatzbeschluss zu legen, welche Fragen aus den angekündigten Anträge benötige man in dieser frühen Planungsphase. In der weiteren Planung würden die Punkte vertieft geprüft, auch eine mehrstöckige Bebauung an der Karl-Metz-Straße sei vorgesehen, wenn auch noch nicht dargestellt.

Stadtrat Michelsburg **verzichtet** darauf, die von der SPD-Fraktion im Vorfeld der Sitzung **angekündigten Anträge** (Anlagen 09 und 10 zur Drucksache 0417/2020/BV) zu stellen, da viele darin enthaltene Fragen bereits beantwortet seien. Stattdessen formuliert er folgenden neuen Antrag:

1. Der Planung für Bergheim wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses Varianten zu erarbeiten und vorzulegen unter Einbeziehung der beiden Standorte Wieblingen Berufsschule und Rohrbach-Süd, sowie des gemeinsamen Gewerbegebiets Heidelberg/Leimen mit dem Ziel der geringstmöglichen Flächenversiegelung.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz stellt im Namen der Bunten Linke den **Antrag** (Anlage 08 zur Drucksache 0417/2020/BV)

1. Es wird der Ausbau des Altstandortes Bergheimer Straße ohne eine dezentrale Abstellanlage für Stadtbahnen beschlossen. Dafür werden alle verfügbaren Flächen zwischen der Karl-Metz-Straße und der Emil-Maier-Straße genutzt. Die Planungen dafür werden umgehend aufgenommen. Für den Umbau wird ein mehrstufiges Umbaukonzept entwickelt, das ohne die Neuversiegelung von Grün- und Freiflächen auskommt und die Möglichkeiten der vorübergehenden temporären Nutzung von geeigneten Betriebsgleisen, zur nächtlichen Abstellung von Fahrzeugen berücksichtigt, z.B. in der Karl-Metz-Straße.

sowie den **Antrag** (Anlage 08 zur Drucksache 0417/2020/BV):

2. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, wie viele Busse im Erdgeschoss eines Hybridgebäudes auf dem Areal der Alten Feuerwache zwischen Emil-Maier-Straße und Czernyring abgestellt werden können und wie viel Gewerbefläche bzw. Wohnfläche in darüber liegenden Geschossen realisiert werden können.

Stadtrat Rothfuß merkt an, dass er für Stadträtin Schwitzer abstimmen werde, da diese durch technische Probleme daran gehindert werde erneut an der laufenden Sitzung teilzunehmen.

Nach Abschluss der Diskussionsrunde stellt Erster Bürgermeister Odszuck zunächst fest, dass der Antrag von Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz der weitest gehende ist. Er stellt in Abstimmung mit Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz die von diesem gestellten **Antragspunkte gemeinsam** zur Abstimmung.:

1. Es wird der Ausbau des Altstandortes Bergheimer Straße ohne eine dezentrale Abstellanlage für Stadtbahnen beschlossen. Dafür werden alle verfügbaren Flächen zwischen der Karl-Metz-Straße und der Emil-Maier-Straße genutzt. Die Planungen dafür werden umgehend aufgenommen. Für den Umbau wird ein mehrstufiges Umbaukonzept entwickelt, das ohne die Neuversiegelung von Grün- und Freiflächen auskommt und die Möglichkeiten der vorübergehenden temporären Nutzung von geeigneten Betriebsgleisen, zur nächtlichen Abstellung von Fahrzeugen berücksichtigt, z.B. in der Karl-Metz-Straße.
2. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, wie viele Busse im Erdgeschoss eines Hybridgebäudes auf dem Areal der Alten Feuerwache zwischen Emil-Maier-Straße und Czernyring abgestellt werden können und wie viel Gewerbefläche bzw. Wohnfläche in darüber liegenden Geschossen realisiert werden können.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 02: 09: 04 Stimmen

Nach dieser Abstimmung stellt Erster Bürgermeister Odszuck den **neuen Antrag** der SPD-Fraktion zur Abstimmung:

1. Der Planung für Bergheim wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses Varianten zu erarbeiten und vorzulegen unter Einbeziehung der beiden Standorte Wieblingen Berufsschule und Rohrbach-Süd, sowie des gemeinsamen Gewerbegebiets Heidelberg/Leimen mit dem Ziel der geringstmöglichen Flächenversiegelung.

Abstimmungsergebnis: angenommen mit 11: 2: 3 Stimmen

Erster Bürgermeister Odszuck lässt abschließend mit der **Maßgabe des soeben beschlossenen Antrags** und dem zugesagten **Arbeitsauftrag** über den **geänderten Beschlussvorschlag** wie folgt abstimmen:

Beschlussvorschlag des Stadtentwicklungs – und Bauausschusses (Änderungen und Arbeitsaufträge fett markiert):

Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgende Beschluss:

- 1. Der Gemeinderat beschließt das von der Verwaltung und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) erarbeitete Ergebnis zur Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofs auf dem Altstandort Bergheimer Straße als Grundlage für die weitere Planung*
- 2. Der Gemeinderat nimmt den Vergleich der beiden grundsätzlich für eine Ergänzungsabstellung geeigneten Standorte zur Kenntnis und folgt nach Abwägung der Empfehlung, den Standort „Rohrbach Süd“ als Grundlage für die weitere Planung zu beschließen.*
- 3. Die Stadt Heidelberg weist die Geschäftsführung der rnv als Bauherrin an, dies ~~unter 1. und 2. beschlossenen Punkte~~ umzusetzen und für die Finanzierung zu sorgen.*

Weiter wird folgender Arbeitsauftrag festgehalten:

Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses Varianten zu erarbeiten und vorzulegen unter Einbeziehung der beiden Standorte Wieblingen Berufsschule und Rohrbach-Süd, sowie des gemeinsamen Gewerbegebiets Heidelberg/Leimen mit dem Ziel der geringstmöglichen Flächenversiegelung.

gezeichnet
Jürgen Odszuck
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung und Arbeitsauftrag

Ja 10 Nein 04 Enthaltung 02

digitale Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 14.04.2021

Ergebnis der öffentlichen digitalen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 14.04.2021

8 Weiterentwicklung rnv-Betriebshof hier: Grundsatzbeschluss Beschlussvorlage 0417/2020/BV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt die Frage der Befangenheit.

Stadträtin Winter-Horn erklärt sich für befangen. Da die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses digital – per MS Teams – zugeschaltet sind, schaltet sie ihre Kamera und ihr Mikrofon aus und nimmt somit nicht an der Beratung teil.

Ein Sachantrag der SPD-Fraktion (siehe Anlage 12 zur Drucksache 0417/2020/BV) liegt als Tischvorlage vor.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner führt kurz in die Thematik ein, weist auf das Beratungsergebnis aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 23.03.2021 hin und eröffnet anschließend die Aussprache.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster entschuldigt sich zunächst dafür, dass der Sachantrag ihrer Fraktion (siehe Anlage 12 zur Drucksache 0417/2020/BV) erst kurz vor der Sitzung vorgelegt worden sei. Grund für den Sachantrag seien nicht gänzlich korrekte Formulierungen im Ergebnisblatt des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 23.03.2021. Ein in dieser Sitzung von Stadtrat Michelsburg mündlich eingebrachter Antrag sei teilweise nicht im zur Abstimmung gestellten Antragstext abgebildet worden, sondern nur im Diskussionsverlauf der Sitzung.

Danach bringt sie den **Sachantrag** der SPD wie folgt ein und begründet diesen:

Der im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss am 23.03.2021 beschlossene Beschlussvorschlag (Vergleiche Seite 2.42 des Beschlusslaufes der Beschlussvorlage) wird folgendermaßen geändert:

Punkt 1 Ergänzung (Änderungen **fett**):

Der Gemeinderat beschließt, das von der Verwaltung und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) erarbeitete Ergebnis zur Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofs auf dem Altstandort Bergheimer Straße als Grundlage für die weitere Planung **nur unter der Voraussetzung, dass die Verwaltung und rnv die Planungen für eine Parkanlage auf der Dachfläche des Betriebshofgebäudes aus dem Jahr 2014 wiederaufnehmen (Planungsgrundlage Mehrfachbeauftragung rnv-Betriebshof in Heidelberg, Entwurf Planungsgruppe Gesting – Knipping – de Vries).**

Punkt 3 Ergänzung (Änderungen **fett**)

Die Stadt Heidelberg weist die Geschäftsführung der rnv als Bauherrin an, die unter 1. und 2. beschlossenen Punkte umzusetzen und für die Finanzierung zu sorgen. **Die rnv wird zudem aufgefordert, die zu erwartenden Mehrkosten für den oben genannten Park auf dem Dach in einer getrennten Kostenrechnung herauszustellen.**

Ersetzen des **Arbeitsauftrages** (Vergleiche Seite 2.42 des Beschlusslaufes der Beschlussvorlage - Änderungen **fett**)

1. Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses **die Variante Rohrbach-Süd als Interimslösung durch ein weiteres Gleis zwischen der Karlsruher Straße und den schon bestehenden Gleisen vorzulegen,**
2. **eine Variante der Abstellung von möglichst vielen Bahnen in der Karl-Metz-Straße als Interimslösung während der Bauzeit vorzulegen,**
3. **eine Variante einer dezentralen Abstellanlage an der Haltestelle Wieblingen-Berufsschule für die restlichen Bahnen mit dem Ziel des geringstmöglichen Flächenverbrauchs vorzulegen,**
4. **Konzepterstellung für eine dezentrale Abstellanlage im Gewerbegebiet Heidelberg-Leimen.**

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadträtin Stolz, Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Cofie-Nunoo, Stadträtin Prof. Dr. Schuster, Stadtrat Breer, Stadtrat Steinbrenner, Stadtrat Pfeiffer, Stadträtin Marggraf

In der darauffolgenden ausführlichen Aussprache legen die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses nochmal ihre jeweiligen Standpunkte zu den Themen Abstellung Rohrbach-Süd, dezentrale Abstellmöglichkeiten allgemein, Park-and-Ride-Anlage (P+R-Anlage) Rohrbach-Süd, Unterbringung der Bahnen am Altstandort unter Einbeziehung der Emil-Maier-Straße / Czernyring, Grünfläche Emil-Maier-Straße, Grünfläche / Parkanlage auf dem Dach, Kosten- und Ökobilanz, Transparenz der Planungen, mögliche Aufstockung der Gebäude an der Karl-Metz-Straße, Durchlässigkeit und Vernetzung des Areals, Nutzungsdurchmischung, zusätzliche Wohnflächen, Dezernat 16, Versiegelung von Flächen, Ausgleichsflächen und Beteiligung der Bürgerschaft dar.

Dabei sprechen sich Stadträtin Stolz, Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Pfeiffer und Stadträtin Marggraf grundsätzlich für den SPD-Antrag aus, während Stadtrat Cofie-Nunoo und Stadtrat Steinbrenner diesem nicht beziehungsweise nur in Teilen zustimmen können.

Auch hinsichtlich der Fassung eines Grundsatzbeschlusses sind sich die Mitglieder des Haupt- und Finanzausschusses uneinig. Der Großteil hält einen Grundsatzbeschluss für gut und sinnvoll. Einige sehen dies wiederum skeptisch, da der Prozess dadurch „zerstückelt“ würde.

Ein Konsens bestehe dagegen darin, dass die Kosten für eine Parkanlage auf dem Dach des Betriebshofgeländes nicht der rnv auferlegt werden dürften, sondern von der Stadt getragen werden müssten.

Folgende Fragen werden im Laufe der Diskussion vorgetragen:

- Inwieweit könne die Straße östlich des Betriebshofes (Karl-Metz-Straße) zur Abstellung von Straßenbahnen genutzt werden?
- Wie viele Bahnen seien aktuell im Betrieb und müssten während der Bauzeit untergebracht werden? Wie viele Bahnen würden für welche weiteren Strecken ab wann benötigt? Seien bei den am Ende geplanten 50 Bahnen auch schon die visionären Strecken (Schwetzingen, Walldorf, Wiesloch) mit eingeplant und könnten dort dezentrale Abstellungen eingeplant werden (Stichwort: Leerkilometer)?
- Wo gebe es Abstellmöglichkeiten im bestehenden Schienennetz? Die bestehenden Möglichkeiten würden nicht ausgeschöpft. Man müsse ohne die dezentralen Abstellmöglichkeiten auskommen.
- Würde die heutige Fläche des Betriebshofes inklusive des westlich gelegenen Parkplatzes ausreichen, um 50 Bahnen dort unterzubringen?

Herr Dommasch von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, der per MS Teams zugeschaltet ist, geht auf die Fragen wie folgt ein:

Die Idee, in der Karl-Metz-Straße Bahnen abzustellen, sei geprüft worden. Dort befänden sich drei Gleise, die aber jeweils mit Weichen und Kreuzungen versehen seien – diese könnten über Nacht nicht zugestellt werden, da es sonst keine Rangiermöglichkeiten mehr gebe. Außerdem benötige man während des Umbaus noch Platz für Baumaterialien und – container et cetera. Des Weiteren müsse die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge gewährleistet sein. Dieser Streckenabschnitt sei für die Straßenbahnlinie 5 als Umleitungsstrecke ausgewiesen; am Wochenende fahre diese Linie durchgängig. Eine nächtliche Durchfahrt in diesem Bereich wäre für die Straßenbahnlinie 5 jedoch nicht möglich, wenn dort Bahnen abgestellt würden. Seitens der rnv sei dieser Bereich als Abstellfläche ausgeschlossen.

Derzeit seien 38 Straßenbahnen im Betrieb und müssten während der Bauzeit anderweitig untergebracht werden. Ab 2028/2029 sollen die Erweiterungsstrecken (Schwetzingen, Patrick-Henry-Village, Neuenheimer Feld) nach und nach in Betrieb genommen werden, womit sich die Anzahl der Bahnen auf 50 erhöhe.

An allen heute vorhandenen Abstellanlagen könne man insgesamt nur 20 Bahnen unterbringen: 1 im Pfaffengrund (Stotz), 2 an der Endstelle in Eppelheim, 2 in Leimen am Friedhof, 4 an der Endstelle in Handschuhsheim, 3 in Kirchheim, 1 am Bahnhof in Schriesheim, 2 am Bismarckplatz, 1 in Rohrbach-Süd und 4 an der Berufsschule in Wieblingen.

Man arbeite derzeit an den Arbeitsaufträgen aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses, dies benötige aber noch etwas Zeit. Wenn man heute den Grundsatzbeschluss für den Standort in Bergheim fasse, müsse man direkt danach einen Grundsatzbeschluss für die dezentrale Abstellung herbeiführen. Ziel sei nach wie vor, 2025 mit dem Ausbau des Betriebshofes zu beginnen, sodass dieser 2028 in Betrieb genommen werden könne. Ab 2028/2029 sollen die Erweiterungsstrecken (Schwetzingen, Patrick-Henry-Village, Neuenheimer Feld) nach und nach in Betrieb genommen werden, womit sich die Anzahl der Bahnen auf 50 erhöhe.

Weiter führt er aus, das Planungskonzept für die Bergheimer Straße beinhalte die Abstellung von 32 Bahnen und jeweils einen Grünstreifen östlich und westlich des Neubaus. Eine zusätzliche Begrünung des Dachs – auf Kosten der Stadt – wäre machbar. Hinsichtlich einer Wohnbebauung auf dem Dach merkt er an, dies sei bereits mehrfach geprüft worden. Direkt unter den Wohnungen würden sich die abgestellten Straßenbahnen befinden, die den Bau eines Treppenaufgangs als Rettungsweg (Stichwort: Evakuierung) verhindern würden. Ohne dabei die Abstellungen zu reduzieren, wäre das nicht möglich.

Abschließend betont er, die Arbeitsaufträge, die bereits geprüft seien und die, die noch geprüft würden, gingen weit über einen Vorentwurf hinaus. Auch Überlegungen hinsichtlich des Bauablaufes seien eigentlich Bestandteil der Entwurfsplanung. Man habe sich diese Mühe in den letzten Jahren gemacht, aber derzeit drehe man sich nur noch im Kreis. Es wäre wichtig, heute einen Grundsatzbeschluss – zumindest für Bergheim – zu fassen.

Erster Bürgermeister Odszuck, der auch per MSTEams zugeschaltet ist, merkt an, alle heute vorgetragenen Argumentationen seien bereits im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss am 23.03.2021 genannt worden. Neu sei die mit dem SPD-Antrag eingebrachte Parkanlage auf dem Dach des Betriebshofgeländes. Sollte diese eine Mehrheit im Gemeinderat finden, sei dies für die Stadt ein entscheidender Planungsparameter. Bisher habe man einen ebenerdigen Park im Bereich der Emil-Maier-Straße geplant, der besser zugänglich wäre, einer besseren sozialen Kontrolle unterläge und auch dem Areal des Kreativwirtschaftszentrums Dezernat 16 zugutekäme.

Hinsichtlich der Abstellanlage in Rohrbach-Süd erklärt er, hier werde man nochmal neue Wege ausloten, wie man dort die notwendige Anzahl an Bahnen unterbringen könne, wenn man beispielsweise auf die Park-and-Ride-Anlage verzichten würde. Damit würde vielleicht eine andere Anordnung erreicht werden, die sowohl den Erhalt des Gehölzstreifens als auch des Feldes ermögliche. Dazu benötige man heute einen Grundsatzbeschluss. Dieser könne gerne mit Anträgen ergänzt werden.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster betont, die von der SPD geforderte Parkanlage auf dem Dach solle die bereits geplante Grünfläche in der Emil-Maier-Straße nicht ersetzen, sondern solle zusätzlich in die Planungen aufgenommen werden. Man müsse für Bergheim so viel Grünfläche wie möglich schaffen. Die Arbeitsaufträge im SPD-Antrag richteten sich an die rnv mit der Prämisse: So wenig Flächenverbrauch wie möglich und nach Möglichkeit, immer versiegelte Flächen oder Flächen mit minderer Qualität zu nutzen.

Stadtrat Cofie-Nunoo stellt danach folgenden **Antrag**:

Die Prüfungen am Altstandort werden weitergeführt unter der Voraussetzung, dass:

1. der Altstandort zu einem urbanen Quartier mit einer Durchlässigkeit und Vernetzung des Areals in Nord-Süd und Ost-West-Richtung, einer hohen Nutzungsdurchmischung, ebenerdigen Geschäften et cetera, auf der Basis eines städtebaulichen Konzepts entwickelt wird. Hierfür sollen die Betriebshof-Nutzungen in Bergheim West minimiert werden.
2. ein Entwicklungskonzept für den Ausbau aller zukünftig benötigten Abstellanlagen im gesamten Stadtgebiet auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans 2035, das auch die Entwicklungen im Süden/Westen und in der Region um Heidelberg nachhaltig mitdenkt, erstellt wird.
3. die phasenweise Umsetzung mit den jeweiligen Auswirkungen auf den Öffentlichen Personennahverkehr und die betroffenen Stadtteile unter Beteiligung der Bürgerschaft erarbeitet werden.
4. für die zu versiegelnden Flächen Ausgleichsflächenkonzepte erstellt werden.
5. die Mehrkosten für Interimslösungen und den Umbau im laufenden Betrieb getrennt ausgewiesen werden.

Des Weiteren bittet er darum, die im SPD-Antrag stehenden Punkte zur Ergänzung und die Arbeitsaufträge getrennt zur Abstimmung zu stellen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner geht nochmal auf die Arbeitsaufträge des SPD-Antrags ein:

Zu Punkt 1 (Abstellung Rohrbach-Süd) führt er aus, ohne die Berücksichtigung der bisher geplanten P+R-Anlage ergäben sich andere Flächennutzungsmöglichkeiten. Er würde daher gerne den Prüfauftrag dahingehend erweitern, dass die Prüfung ohne P+R-Anlage erfolge.

Er schlägt vor, den Punkt 2 „Eine Variante der Abstellung von möglichst vielen Bahnen in der Karl-Metz-Straße als Interimslösung während der Bauzeit vorzulegen“ zu streichen, da dies von der rnv bereits argumentativ ausgeschlossen worden sei.

Stattdessen könnte als neuer Punkt 2 ein Prüfauftrag ergänzt werden, ob in der Karl-Metz-Straße eine bauliche Verdichtung (höhere Geschossigkeit des Gebäuderiegels) über den geplanten Office-Flächen inklusive einer möglichen Wohnnutzung realisiert werden könne.

Zum Punkt 4 (Gewerbegebiet Heidelberg-Leimen) hält er fest, dass dies als langfristige weiterzuentwickelnde Perspektive aufgenommen werden könne.

Zum Antrag der Grünen führt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner folgendes aus:

Die Punkte 1 bis 3 widersprechen dem Konzept, das die Verwaltung vorgelegt habe. Man müsste mit den gesamten Planungen von vorne beginnen und alles wäre wieder offen. Die Punkte 4 und 5 würden ohnehin umgesetzt beziehungsweise von der Verwaltung erarbeitet.

Stadträtin Prof. Dr. Schuster geht auf die Anregungen von Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner ein:

Der Punkt 1 solle nicht verändert / ergänzt werden. Wenn die Verwaltung von sich aus eine zusätzliche Variante für Rohrbach-Süd prüfen wolle, sei ihr dies unbenommen.

Punkt 2 könne aus dem Arbeitsauftrag des SPD-Antrags gestrichen werden. Stattdessen könne als neuer Punkt 2 der Prüfauftrag ergänzt werden, ob in der Karl-Metz-Straße eine bauliche Verdichtung (höhere Geschossigkeit des Gebäuderiegels) über den geplanten Office-Flächen inklusive einer möglichen Wohnnutzung realisiert werden könne.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt nach Abschluss der Aussprache fest, dass der Antrag der Grünen-Fraktion der weitest gehende sei und dieser somit zuerst abgestimmt werden müsse. Danach werde über den Antrag der SPD einschließlich der besprochenen Änderungen / Ergänzungen abgestimmt.

Stadtrat Rothfuß bitte nochmal darum, den SPD-Antrag getrennt abzustimmen.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner lässt anschließend zunächst über den **Antrag der Grünen-Fraktion** abstimmen:

Die Prüfungen am Altstandort werden weitergeführt unter der Voraussetzung, dass:

1. der Altstandort zu einem urbanen Quartier mit einer Durchlässigkeit und Vernetzung des Areals in Nord-Süd und Ost-West-Richtung, einer hohen Nutzungsdurchmischung, ebenerdigen Geschäften et cetera, auf der Basis eines städtebaulichen Konzepts entwickelt wird. Hierfür sollen die Betriebshof-Nutzungen in Bergheim West minimiert werden.

2. ein Entwicklungskonzept für den Ausbau aller zukünftig benötigten Abstellanlagen im gesamten Stadtgebiet auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans 2035, das auch die Entwicklungen im Süden/Westen und in der Region um Heidelberg nachhaltig mitdenkt, erstellt wird.
3. die phasenweise Umsetzung mit den jeweiligen Auswirkungen auf den Öffentlichen Personennahverkehr und die betroffenen Stadtteile unter Beteiligung der Bürgerschaft erarbeitet werden.
4. für die zu versiegelnden Flächen Ausgleichsflächenkonzepte erstellt werden.
5. die Mehrkosten für Interimslösungen und den Umbau im laufenden Betrieb getrennt ausgewiesen werden.

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 4 : 11 : 1 Stimmen

Danach stellt er den **ersten Teil des SPD-Antrags** wie folgt zur Abstimmung:

Der im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss am 23.03.2021 beschlossene Beschlussvorschlag (Vergleiche Seite 2.42 des Beschlusslaufes der Beschlussvorlage) wird folgendermaßen geändert:

Punkt 1 Ergänzung (Änderungen **fett**):

Der Gemeinderat beschließt, das von der Verwaltung und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) erarbeitete Ergebnis zur Weiterentwicklung des rnv -Betriebshofs auf dem Altstandort Bergheimer Straße als Grundlage für die weitere Planung **nur unter der Voraussetzung, dass die Verwaltung und rnv die Planungen für eine Parkanlage auf der Dachfläche des Betriebshofgebäudes aus dem Jahr 2014 wiederaufnehmen (Planungsgrundlage Mehrfachbeauftragung rnv-Betriebshof in Heidelberg, Entwurf Planungsgruppe Gesting - Knipping - de Vries).**

Punkt 3 Ergänzung (Änderungen **fett**)

Die Stadt Heidelberg weist die Geschäftsführung der rnv als Bauherrin an, die unter 1. und 2. beschlossenen Punkte umzusetzen und für die Finanzierung zu sorgen. **Die rnv wird zudem aufgefordert, die zu erwartenden Mehrkosten für den oben genannten Park auf dem Dach in einer getrennten Kostenrechnung herauszustellen.**

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 9 : 5 : 3 Stimmen

Abschließend stellt er den **modifizierten zweiten Teil des SPD-Antrags (Modifizierung fett und unterstrichen)** wie folgt zur Abstimmung:

Ersetzen des **Arbeitsauftrages** (Vergleiche Seite 2.42 des Beschlusslaufes der Beschlussvorlage - Änderungen **fett**)

1. Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses die **Variante Rohrbach-Süd als Interimslösung durch ein weiteres Gleis zwischen der Karlsruher Straße und den schon bestehenden Gleisen vorzulegen,**
- ~~2. eine Variante der Abstellung von möglichst vielen Bahnen in der Karl-Metz-Straße als Interimslösung während der Bauzeit vorzulegen.~~
- 2. zu prüfen, ob in der Karl-Metz-Straße eine bauliche Verdichtung (höhere Geschossigkeit des Gebäuderiegels) über den geplanten Office-Flächen inklusive einer möglichen Wohnnutzung realisiert werden kann.**
3. eine Variante einer dezentralen Abstellanlage an der Haltestelle Wieblingen-Berufsschule für die restlichen Bahnen mit dem Ziel des geringstmöglichen Flächenverbrauchs vorzulegen,
4. Konzepterstellung für eine dezentrale Abstellanlage im Gewerbegebiet Heidelberg-Leimen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 11 : 3 : 2 Stimmen

Zusätzlich wird folgender **Prüfauftrag** von Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner festgehalten:

Die Abstellanlage in Rohrbach-Süd wird ohne P+R-Anlage geprüft.

Somit ergibt sich folgende

Neue Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses (Änderungen und Arbeitsaufträge fett markiert):

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

1. *Der Gemeinderat beschließt das von der Verwaltung und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) erarbeitete Ergebnis zur Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofs auf dem Altstandort Bergheimer Straße als Grundlage für die weitere Planung **nur unter der Voraussetzung, dass die Verwaltung und rnv die Planungen für eine Parkanlage auf der Dachfläche des Betriebshofgebäudes aus dem Jahr 2014 wiederaufnehmen***

(Planungsgrundlage Mehrfachbeauftragung rnv-Betriebshof in Heidelberg, Entwurf Planungsgruppe Gesting – Knipping – de Vries).

2. *Der Gemeinderat nimmt den Vergleich der beiden grundsätzlich für eine Ergänzungsabstellung geeigneten Standorte zur Kenntnis und folgt nach Abwägung der Empfehlung, den Standort „Rohrbach Süd“ als Grundlage für die weitere Planung zu beschließen.*
3. *Die Stadt Heidelberg weist die Geschäftsführung der rnv als Bauherrin an, dies unter 1. und 2. beschlossenen Punkte umzusetzen und für die Finanzierung zu sorgen. Die rnv wird zudem aufgefordert, die zu erwartenden Mehrkosten für den oben genannten Park auf dem Dach in einer getrennten Kostenrechnung herauszustellen.*

Weiter werden folgende Arbeitsaufträge festgehalten:

1. *Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur nächsten Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses die Variante Rohrbach-Süd als Interimslösung durch ein weiteres Gleis zwischen der Karlsruher Straße und den schon bestehenden Gleisen vorzulegen,*
2. *zu prüfen, ob in der Karl-Metz-Straße eine bauliche Verdichtung (höhere Geschossigkeit des Gebäuderiegels) über den geplanten Office-Flächen inklusive einer möglichen Wohnnutzung realisiert werden kann,*
3. *eine Variante einer dezentralen Abstellanlage an der Haltestelle Wieblingen-Berufsschule für die restlichen Bahnen mit dem Ziel des geringstmöglichen Flächenverbrauchs vorzulegen,*
4. *Konzepterstellung für eine dezentrale Abstellanlage im Gewerbegebiet Heidelberg-Leimen.*
5. *Die Abstellanlage in Rohrbach-Süd wird ohne P+R-Anlage geprüft.*

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Zustimmung zur Beschlussempfehlung mit Änderung und Arbeitsauftrag

Sitzung des Gemeinderates vom 06.05.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 06.05.2021

12 Weiterentwicklung rnv-Betriebshof hier: Grundsatzbeschluss Beschlussvorlage 0417/2020/BV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner stellt die Frage der Befangenheit. Stadträtin Winter-Horn zeigt ihre Befangenheit an und verlässt daraufhin den Sitzungsraum.

Stadtrat Dr. Gradel meldet sich zur Geschäftsordnung. Er stellt folgenden gemeinsamen **Vertagungsantrag** der Fraktionen CDU, Bündnis 90 / die Grünen und die Heidelberger:

Die Antragstellerinnen und Antragsteller beantragen:

- Die Vertagung des kompletten Tagesordnungspunkts auf die Gemeinderatssitzung am 22.07.2021 mit dem Ziel, dass die städtebauliche Qualität am Altstandort verbessert und die Planungen der Interimsstandorte in Rohrbach und Wieblingen optimiert werden. Zudem soll bis dahin die Machbarkeit einer dezentralen Abstellanlage auf dem Eternit-Areal am Standort Heidelberg/Leimen geprüft werden
- Ein integratives Verfahren (zum Beispiel Workshop) mit Vertretern aus den betroffenen Stadtteilen, Vertretern der Stadtverwaltung, der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), externen Experten und Vertretern des Heidelberger Gemeinderats wird durchgeführt mit dem Ziel, eine einvernehmliche Lösung bis zur Sommerpause auf Grundlage stabiler Mehrheiten mit ausreichender Akzeptanz in der Bevölkerung zu finden.

Zur Begründung melden sich Stadtrat Dr. Gradel, Stadtrat Cofie-Nunoo und Stadtrat Lachenauer zu Wort.

Stadtrat Dr. Gradel verweist auf neue Prüfungsoptionen auf dem Eternit-Gelände im künftigen Gewerbegebiet Heidelberg/Leimen und auf Vorschläge durch die Initiative „Bürger*innen für Bergheim“.

Stadtrat Cofie-Nunoo will eine breitere Akzeptanz in der Bevölkerung erreichen und dafür eine Art Workshop abhalten, um die Vielfalt der Meinungen aller Beteiligten zu hören.

Stadtrat Lachenauer mahnt an, die Entscheidung mit der notwendigen Gründlichkeit zu fällen. Es gehe darum, neue konstruktive Fortschritte und Lösungen zu prüfen und einen Fahrplan festzulegen.

Grundsätzlich halten die Antragsteller und Antragstellerinnen daran fest, dass eine Entscheidung zum Grundsatzbeschluss noch vor der Sommerpause, in der Gemeinderatssitzung vom 22.07.2021, gefällt werden solle.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner fragt das Gremium, ob es Unterstützung für den Antrag zur Geschäftsordnung gebe. Dies wird von mehr als drei Mitgliedern unterstützt.

Da es sich bei der Vertagung um einen Geschäftsordnungsantrag handelt, wird dieser direkt ohne inhaltliche Aussprache zur Abstimmung gestellt. Dies missfällt sowohl Stadträtin Dr. Schenk als auch Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz. Beide sehen Diskussionsbedarf, die Zielrichtung des Antrages sei nicht erkennbar.

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner macht nochmals auf die Regularien aufmerksam und lässt über den **Geschäftsordnungsantrag** abstimmen.

Die Antragstellerinnen und Antragsteller beantragen:

• Die Vertagung des kompletten Tagesordnungspunkts auf die Gemeinderatssitzung am 22.07.2021 mit dem Ziel, dass die städtebauliche Qualität am Altstandort verbessert und die Planungen der Interimsstandorte in Rohrbach und Wieblingen optimiert werden. Zudem soll bis dahin die Machbarkeit einer dezentralen Abstellanlage auf dem Eternit-Areal am Standort Heidelberg/Leimen geprüft werden

• Ein integratives Verfahren (zum Beispiel Workshop) mit Vertretern aus den betroffenen Stadtteilen, Vertretern der Stadtverwaltung, der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), externen Experten und Vertretern des Heidelberger Gemeinderats wird durchgeführt mit dem Ziel, eine einvernehmliche Lösung bis zur Sommerpause auf Grundlage stabiler Mehrheiten mit ausreichender Akzeptanz in der Bevölkerung zu finden.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 29:8:7 Stimmen

Da damit der Antrag auf Vertagung angenommen ist, wird der Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht mehr zur Abstimmung gestellt.

Der Tagesordnungspunkt ist vertagt in die Sitzung des Gemeinderates vom 22.07.2021, mit folgenden Arbeitsaufträgen:

- **Bis dahin soll die Machbarkeit einer dezentralen Abstellanlage auf dem Eternit-Areal am Standort Heidelberg/Leimen geprüft werden**

- **Ein integratives Verfahren (zum Beispiel Workshop) mit Vertretern aus den betroffenen Stadtteilen, Vertretern der Stadtverwaltung, der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rny), externen Experten und Vertretern des Heidelberger Gemeinderats wird durchgeführt**

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: vertagt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Gemeinderates vom 22.07.2021

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 22.07.2021

10 Weiterentwicklung rnv-Betriebshof hier: Grundsatzbeschluss Beschlussvorlage 0417/2020/BV

Zu diesem Tagesordnungspunkt hängt ein Plan im Sitzungssaal. Es wird keine Befangenheit angezeigt.

Die Mitglieder der Fraktionen geben ein Statement zu ihren jeweiligen Anträgen oder Positionen ab.

Stadtrat Dr. Gradel von der CDU bedankt sich für den Workshop und die Stadtteilveranstaltung, die in den vergangenen Wochen durchgeführt werden konnten. Beim Verbleib des Betriebshofes in Bergheim sei wichtig, das gesamte Areal aufzuwerten, weshalb man sich für eine dezentrale Unterbringung der Bahnen in Rohrbach mit 8 Bahnen und in Wieblingen mit 18 Bahnen ausspreche. Gleichzeitig wolle man durch Reduzierung der Straßenflächen einen Park schaffen, der für Aufenthaltsqualität Sorge. Die Prüfung des Eternit-Gelände sei eine weitere mittel- und langfristige Option, die zu einer Entlastung führen könne.

Stadtrat Cofie-Nunoo von der Partei Bündnis 90 / die Grünen sieht die vergangenen Wochen als wertvoll genutzte Zeit, in der man einiges habe bewegen können. Das integrative Verfahren, das man genutzt habe, sei sehr produktiv gewesen und solle künftig öfter Verwendung finden. Ansatzpunkt seiner Fraktion sei gewesen, die Schnittmengen zu anderen Positionen zu finden und darauf aufzubauen. Danken müsse man auch den vielen Bürgerinnen und Bürgern sowie den Mitgliedern der betroffenen Bezirksbeiräte, die sich auf die Sichtweise des jeweils anderen konstruktiv einlassen konnten.

Stadtrat Lachenauer von den Heidelbergern schließt sich seinen beiden Vorrednern an. Man habe unter dem gegebenen Zeitdruck dennoch einiges erreichen und viele Bürgerinnen und Bürger beteiligen können. Die erste Prämisse seien diesmal nicht die finanziellen Auswirkungen gewesen, sondern man habe die Stadtentwicklung in den Fokus gerückt. Als Zukunftsmöglichkeit könne man das Eternit-Gelände in Betracht ziehen.

Stadtrat Michelsburg von der SPD kann sich im Prinzip den bisherigen Rednern anschließen. Die SPD halte jedoch weiterhin an dem begehbaren Dach des Betriebshofes fest, welches eine vertikale grüne Erschließung darstelle. Darüber solle nochmals separat abgestimmt werden. Wichtig sei außerdem, dass man die künftigen Abstellanlagen in Rohrbach und Wieblingen ohne Überdachung plane und für eine sinnvolle Verknüpfung der Standorte Wieblingen und Bergheim Sorge. Diese Punkte sollen als Ergänzung des gemeinsamen Antrages der Grünen, CDU und Heidelberger aufgenommen werden.

Stadtrat Breer von der FDP ergänzt, dass er die Nutzung des Eternit-Geländes als höchst problematisch sehe, da dort allein aufgrund der Entsorgung von gefährlichen Baustoffen hohe Kosten anfallen könnten. Auch sieht er die dezentrale Unterbringung der Bahnen als hohen Kostenfaktor. Ansonsten könne er sich den Vorrednern anschließen. Er bittet jedoch, bei der Abstimmung des gemeinsamen Antrags von Grüne, CDU und Heidelberger, den Punkt zum Eternit-Gelände getrennt abzustimmen.

Stadtrat Bartesch von der AFD teilt mit, dass seine Partei alle Anträge ablehnen werde, da man die Verkehrswende als solche ablehne.

Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz von der Bunten Linken ist enttäuscht über den gemeinsamen Antrag der Grünen, CDU und Heidelberger. Er sehe die Vorschläge der Bürgerschaft nicht ausreichend berücksichtigt. Eine Synopse wäre wichtig gewesen, um eine fundierte Grundlage zur Meinungsfindung zu haben. Die getrennten Abstellanlagen lösen nicht die Probleme der Flächenversiegelung und des Kleinklimas. Innerhalb eines Radius von 5 Kilometern vier Abstellflächen auszuweisen sei sicher einmalig und erzeuge immense Folgekosten.

In der weiteren Aussprache melden sich die Stadträte Steinbrenner, Rothfuß, sowie die Stadträtinnen Prof. Dr. Schuster, Stolz, Maggraf, Winter-Horn und Heldner zu Wort. Folgende Punkte werden noch angesprochen:

- Der Flächentausch komme fast null auf null heraus, so dass keine zusätzliche Versiegelung notwendig sei.
- Für eine Synopse der großen Varianten gebe es keine Zeit mehr.
- Ein begehbares Dach stehe in keinem Kosten- Nutzen-Verhältnis. Das Dach könne jedoch begrünt und/oder mit Solaranlagen ausgestattet werden.
- Eine Vergleichbarkeit unterschiedlicher Modelle bleibe bei der Version aus dem gemeinsamen Antrag der Grünen, CDU und Heidelberger auf der Strecke
- Die Zahlen zur Ökobilanz stehen noch aus.

Nach Ende der Aussprache stellt Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner die Anträge zur Abstimmung. Er beginnt mit dem weitest gehenden **Antrag** von der **Bunten Linken** (Anlage 23 zur Drucksache 0417/2020/BV)

Der Oberbürgermeister und die rnv werden beauftragt, bis Ende 2021 einen Vergleich der nachfolgenden Betriebshofkonzepte nach den unten aufgeführten Vergleichskriterien vorzunehmen und synoptisch darzustellen. Das Ergebnis soll einer transparenten, öffentlichen Diskussion zugänglich gemacht werden. An der Bewertung des Ergebnisses sollen gesellschaftlich relevante und fachlich arbeitende örtliche Umweltgruppen, zivilgesellschaftliche Gruppen, Institutionen und Verbände sowie interessierte Bürger beteiligt und zu einer Stellungnahme aufgefordert werden (FFF, XR, IFEU, VCD, Urban Innovation u.a.).

A. Konzeptvarianten

1. RNV-Variante, siehe Beschlussvorlage „0417/2020/BV einschließlich Erster Ergänzung (Anlage 15)“ **Verkleinerter Betriebshof auf Bestandsfläche mit öffentlichen Funktionsflächen im Erdgeschossbereich. Zusätzliche dezentrale offene Abstellanlagen in Rohrbach-Süd (Minimal) und an der Berufsschule in Wieblingen (Minimal).**
2. Konzept Nils Herbstrieth, siehe Anlage: **Hybridgebäude zwischen Karl-Metz-Straße und EmilMaier-Straße ohne zusätzliche dezentrale Abstellflächen.**
3. Variante BI-Ökologische Mobilität Heidelberg, siehe Anlage: **Vollständige Nutzung des Altstandortes mit Erweiterung bis zur Emil-Maierstraße ohne zusätzliche dezentrale Abstellflächen. Optional: Nutzung Erdgeschosszone oder Untergeschoss des Areals "Alte Feuerwache" zur Busabstellung.**
4. Variante Eternithalle, siehe Anlage: **Teilweise Verlagerung des RNV-Betriebshofs in die Eternithallen (Leimen). Weitestgehende Freimachung des Altstandorts für Quartiersentwicklung.**
5. Kombinationsvariante von Konzept 2 und 3: **Überbauung des Betriebshofes für gewerbliche Nutzungen und/oder Wohnen, ggfs. zu einem späteren Zeitpunkt**

B. Qualitative Vergleichsdimensionen (Vergleichskriterien)

Die folgenden Vergleichsdimensionen (Vergleichskriterien) sollten in einer „Gemeinwohl- und Ökobilanz“ für jede Variante verdichtet werden.

Ökologische Dimension: Flächenbedarf inkl. Zufahrten, Flächenneueversiegelung, CO₂-Ausstoß des jeweils notwendigen Bauvorhabens beim Bau und im Betrieb incl. sogenannter „Grauer Energie“, kleinklimatische Auswirkungen, Gesichtspunkte des Naturschutzes u.a.

Verkehrliche Dimension: Verkehrs- und betriebstechnische Qualität des Betriebshofkonzeptes, Kapazitätsreserven zur Umsetzung der Verkehrswende, Sicherung des Betriebsablaufs während der Bauphase u.a.

Klima- und umweltpolitische Beschlüsse des Gemeinderats: Erfordernisse entsprechend aktueller Beschlusslagen.

Stadt- und Quartiersentwicklung: Potentiale für das Areal zwischen Karl-Metz-Straße und Czernyring berücksichtigen (z.B. preisgünstiges Wohnen, hochwertige Grün- und Freiflächen, quartiersnahe Versorgungseinrichtungen; Durchlässigkeit für Fuß- und Radverkehr, Anbindung an wichtige Hauptachsen u.a.)

Finanzdimension: Leerkilometer, Baukosten einschl. Folgekosten; Betriebskosten; Refinanzierungsoptionen: mittel- und langfristig; u.a.

Zeitraumen: Planung, Genehmigungsverfahren und Bau

Wir schlagen vor, dass "Urban Innovation - Stadt neu denken! e.V." die Moderation übernimmt

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 4:15:13 Stimmen

Anschließend wird der gemeinsame **Antrag** von **Bündnis 90 / Die Grünen, CDU und Heidelberg** (Anlage 24 zur Drucksache 0417/2020/BV) mit den zwei ergänzten Punkten (**in fett dargestellt**) aus dem **SPD-Antrages** und ohne den Punkt „Prüfung Eternit-Gelände“ abgestimmt.

Die Antragstellerinnen und Antragsteller beantragen:

Der Betriebshof soll auf dem heute bestehenden Areal neu errichtet werden. Um die Ausmaße so gering wie möglich zu halten, sollen auf der Abstellfläche in Wieblingen (Berufsschule) 18 Bahnen und am Haltepunkt Rohrbach Süd 8 Bahnen **ohne Überdachung** untergebracht werden. **Bei der weiteren Planung soll eine sinnvolle Verknüpfung zwischen den Standorten Bergheim und dem Straßenbahndepot Wieblingen Berufsschule mit einbezogen werden.**

Ziel ist es dabei, in Bergheim West eine belebte Grünfläche durch den Rückbau der Emil-Maier-Str. zu schaffen und eine Vernetzung zwischen dem Areal des Dezernat 16 und dem Landfriedgelände zu schaffen.

Insbesondere soll auf der Fläche der Emil-Maier-Straße ein Innerstädtischer Park entstehen, der nach Möglichkeit auf der östlichen Seite von einem Gebäude flankiert werden sollte, das den Park auf adäquate Weise bespielt und ein gutes Gegenüber zum Dezernat 16 bilden kann. In den Obergeschossen sollte preisgünstiges Wohnen untergebracht werden.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 30:6:0 Stimmen

Zur weiteren Abstimmung wird der Punkt „Prüfung Eternit-Gelände“ aus dem gemeinsamen **Antrag** von **Bündnis 90 / Die Grünen, CDU und Heidelberg** separat gestellt.

Außerdem soll geprüft werden, inwiefern es möglich ist, eine weitere Abstellanlage auf dem Gelände des Eternit-Werkes zu errichten, um hier den perspektivischen Aufwachs der Bahnenanzahl unterzubringen.

Abstimmungsergebnis: beschlossen mit 34:4:1 Stimmen

Aufgrund dieser Abstimmung entfällt die Abstimmung über den Antrag der SPD (Anlage 25 zur Drucksache 0417/2020/BV), da die Punkte des SPD-Antrages in den beschlossenen Anträgen sinngemäß enthalten sind.

Zuletzt wird auf Wunsch der SPD über den Punkt 1 der Beschlussempfehlung des Haupt- und Finanzausschusses vom 14. April 2021 abgestimmt, der eine Parkanlage auf der Dachfläche des Betriebshofes vorsehe.

Der Gemeinderat beschließt, das von der Verwaltung und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) erarbeitete Ergebnis zur Weiterentwicklung des rnv-Betriebshofs auf dem Altstandort Bergheimer Straße als Grundlage für die weitere Planung nur unter der Voraussetzung, dass die Verwaltung und rnv die Planungen für eine Parkanlage auf der Dachfläche des Betriebshofgebäudes aus dem Jahr 2014 wiederaufnehmen (Planungsgrundlage Mehrfachbeauftragung rnv-Betriebshof in Heidelberg, Entwurf Planungsgruppe Gesting - Knipping - de Vries).

Abstimmungsergebnis: abgelehnt mit 6:31:5 Stimmen

Aufgrund der heute beschlossenen Anträge entfällt die Abstimmung über die ursprüngliche Beschlussempfehlung der Verwaltung und es wird folgender neuer Beschluss gefasst:

Neuer Beschluss des Gemeinderates

Der Betriebshof soll auf dem heute bestehenden Areal neu errichtet werden. Um die Ausmaße so gering wie möglich zu halten, sollen auf der Abstellfläche in Wieblingen (Berufsschule) 18 Bahnen und am Haltepunkt Rohrbach Süd 8 Bahnen ohne Überdachung untergebracht werden. Bei der weiteren Planung soll eine sinnvolle Verknüpfung zwischen den Standorten Bergheim und dem Straßenbahndepot Wieblingen Berufsschule mit einbezogen werden.

Ziel ist es dabei, in Bergheim West eine belebte Grünfläche durch den Rückbau der Emil-Maier-Str. zu schaffen und eine Vernetzung zwischen dem Areal des Dezernat 16 und dem Landfriedgelände zu schaffen.

Insbesondere soll auf der Fläche der Emil-Maier-Straße ein Innerstädtischer Park entstehen, der nach Möglichkeit auf der östlichen Seite von einem Gebäude flankiert werden sollte, das den Park auf adäquate Weise bespielt und ein gutes Gegenüber zum Dezernat 16 bilden kann. In den Obergeschossen sollte preisgünstiges Wohnen untergebracht werden.

Außerdem soll geprüft werden, inwiefern es möglich ist, eine weitere Abstellanlage auf dem Gelände des Eternit-Werkes zu errichten, um hier den perspektivischen Aufwachs der Bahnenanzahl unterzubringen.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: neuer Beschluss

Begründung:

1. Bisheriges Verfahren und Arbeitsauftrag

Mit dem Beschluss zur Drucksache 0279/2019/BV beauftragte der Gemeinderat die Verwaltung sofort die vorliegenden Planungen für den Ausbau des Betriebshofes am Altstandort in der Bergheimer Straße wiederaufzunehmen. Es wurden eine Vielzahl von Entwicklungsvarianten geprüft. Dabei wurde sowohl die Erweiterung der Fläche bis inklusive Emil-Maier-Straße, als auch bis zum Czernyring betrachtet. Die Prüfung hat ergeben, dass in keiner der umsetzbaren Varianten alle gemäß „Zielkonzept 2030-2040“ benötigten Straßenbahnen untergebracht werden können.

Da in Edingen, aufgrund der bereits eingeleiteten Fahrzeugbeschaffung, mittlerweile keine Abstellmöglichkeit zur Verfügung steht und darüber hinaus selbst die nächtliche Abstellung an Endhaltestellen nicht ausreichend Abstellkapazitäten bietet, wird ein ergänzender Abstellstandort, während der Bauphase unabdingbar notwendig. Unter dieser Prämisse können durch eine Verlagerung der Abstellkapazitäten an der Bergheimer Straße zu einem zweiten dauerhaften Standort die gewünschten städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten und Aufwertungsimpulse für Bergheim-West erzielt werden.

2. Planungskonzept Standort Bergheimer Straße

Das Konzept für die Weiterentwicklung des Betriebshofs am Altstandort beinhaltet ein Betriebsgebäude, das Kapazität für das Abstellen von 32 Straßenbahnen und 30 Bussen bietet. Die Ein- und Ausfahrmöglichkeit der Straßenbahnen und Busse erfolgt über die Karl-Metz-Straße. Eine zusätzliche optionale Ein- und Ausfahrt ist über den Czernyring / Alte Eppelheimer Straße möglich. Aufgrund der Flächengeometrie des Dezernats 16 bringt eine Einbeziehung der Flächen in die Betriebshofplanung keine Kapazitätserhöhung. So besteht hier die Möglichkeit ein attraktives, imagebildendes Kreativquartier mit Gewerbeflächen und Wohnungsbau zu entwickeln.

Auf Basis der optimierten Betriebshofplanung wurde ein Baukörper entwickelt, der sich in das städtische Gefüge integriert. Die von der südlichen Nachbarbebauung vorgegebenen Baufluchten werden aufgenommen und entlang der Karl-Metz-Straße zusätzliche Fläche für straßenbegleitendes Grün gewonnen. Zusätzlich wird dort durch die Errichtung eines Gebäudes eine Raumkante erzeugt, die durch publikumswirksame Nutzungen im Erdgeschoss einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der urbanen Wegebeziehung vom Hauptbahnhof über die Bergheimer Straße zum Neckar leistet. Die unter Denkmalschutz stehende Giebelwand entlang der Alten Eppelheimer Straße bleibt erhalten und wird in das Konzept integriert.

Auf der Westseite des Betriebsgebäudes entsteht unter Einbeziehung der Emil-Maier-Straße, eine öffentliche Grünfläche, die in ihren Ausmaßen mit der Grünfläche „Werderplatz“ in Neuenheim vergleichbar ist. Die Dachflächen des Betriebsgebäudes können begrünt und mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden.

Im nächsten Schritt soll die Entwurfsplanung erstellt und nachfolgend das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Nach derzeitiger Planung ist mit einem Baubeginn im Jahr 2025 zu rechnen.

3. Dezentrale Abstellung

Für den benötigten ergänzenden Abstellstandort wurden mehrere Flächen betrachtet. Es wurden nur Flächen in die nähere Untersuchung einbezogen, die grundsätzliche Voraussetzungen für eine Realisierung wie zum Beispiel Anbindung an das Schienennetz, zeitnahe Umsetzung, rechtliche Machbarkeit erfüllen. Dies trifft auf die Flächen an den Haltestellen „Berufsschule“ in Wieblingen und „Rohrbach-Süd“ zu. Beide Flächen erzielen die benötigten Abstellkapazitäten und sind aufgrund ihrer direkten Anbindung an Gleisanlagen und einer zeitnahen Entwicklungsmöglichkeit grundsätzlich geeignet.

Die Fläche „Berufsschule“ liegt zwischen den Gleisen der OEG-Linie und den südlich verlaufenden Gleisen der Deutschen Bahn und wird in Teilen als Gleisbaulager genutzt. Das Konzept beinhaltet vier Abstellgleise für die Unterbringung von 20 Straßenbahnen, ein Betriebsgebäude und Mitarbeiter-Pkw-Stellplätze. Für die Ein- und Ausfahrt der Straßenbahnen in das umliegende Netz, ist ein Gleiswechsel und damit die Anpassung der Trassierung der Bestandsstrecke erforderlich. Da die Fläche aktuell überwiegend brachliegt, sind großflächig Gehölzstrukturen entstanden. Gemäß der durchgeführten ökologischen Untersuchung wirkt sich der Eingriff negativ auf Boden und Biotoptypenbilanz aus. Schutzgutübergreifend besteht ein rechnerischer Gesamtkompensationsbedarf von circa 78.890 Ökopunkten.

Die Fläche östlich der Haltestelle „Rohrbach-Süd“ befindet sich innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplans „Gewerbegebiet Rohrbach-Süd“, der Planungsrecht für die Errichtung einer Park- und-Ride-Anlage schafft. Das Konzept sieht vor, die Fläche der geplanten Park- und-Ride-Anlage zu verkleinern und im Zuge dessen sechs Abstellgleise für die Unterbringung von insgesamt 18 Straßenbahnen zuzüglich Betriebsgebäude zu ergänzen. Anders als im bestehenden Planungsrecht vorgesehen, werden die existierenden Feldgehölze in Gänze erhalten. Gemäß der durchgeführten ökologischen Untersuchung wirkt sich der Eingriff, ausgehend vom bestehenden Planungsrecht, positiv auf Boden und Biotoptypenbilanz aus. Die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung hat einen schutzgutübergreifenden Ausgleichsüberschuss von circa 31.280 Ökopunkten ergeben. Unabhängig der Planungen zur ergänzenden Abstellanlage ist vorgesehen die Haltestelle Rohrbach-Süd barrierefrei umzubauen. Die Vorstellung der rnv-Maßnahme zum barrierefreien Umbau inklusive des Beschlusses zur Errichtung der Park- und-Ride-Anlage wird als separate Vorlage eingebracht.

Die Kosten für die Herstellung des Standorts „Berufsschule“ sind im Vergleich zur Herstellung des Standorts „Rohrbach-Süd“ aufgrund der technischen Sicherung und des notwendigen Neuaufbaus der Technik höher. Zudem können am Standort „Rohrbach-Süd“ aufgrund der Entfernung zur Bergheimer Straße mehr Linien bedient werden, was sich auf eine Reduzierung der Leerkilometer und der Kosten pro Jahr auswirkt. Die Ökopunktbilanzierung hat ergeben, dass sich der Eingriff am Standort „Rohrbach-Süd“ im Gegensatz zum Standort „Berufsschule“ positiv auf Boden und Biotoptypenbilanz auswirkt.

Aufgrund der betrieblichen, wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile, empfiehlt die Verwaltung den Standort „Rohrbach-Süd“.

4. Kosten

Der bisher geschätzte Kostenrahmen für den Ausbau des Altstandortes beläuft sich seitens der rnv auf 65,3 Millionen Euro netto. Zusätzliche Kosten ergeben sich für die optionale Zufahrt über die Alte Eppelheimer Straße (6,4 Millionen Euro (netto)) sowie durch gegebenenfalls notwendigen Grunderwerb. Der Kostenrahmen für den Ergänzungsstandort liegt bei dem Standort „Rohrbach-Süd“ bei 13 Millionen Euro (netto), bei dem Standort „Berufsschule“ bei 20 Millionen Euro (netto), zuzüglich notwendiger Grunderwerbskosten.

Hinzu kommen seitens der Stadt (und der Heidelberger Straßen- und Bergbahn GmbH) die Anpassungen entlang der Karl-Metz-Straße, die Grünmaßnahmen entlang der Emil-Maier-Straße sowie die städtebauliche Maßnahme im Bereich Dezernat 16. Für diese sind bei entsprechender Planungstiefe Mittel zum Umsetzungszeitpunkt im städtischen Haushalt zu veranschlagen und zur baulichen Umsetzung Maßnahmegenehmigungen einzuholen.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Eine Beteiligung ist im aktuellen Verfahrenstand nicht gesondert 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:
MO1		Umwelt-, Stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
		Begründung: Mit dem beabsichtigten Ausbau soll eine effizientere Abwicklung des ÖPNV erreicht werden.

2. Kritische Abwägung /Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Visualisierung rnv-Betriebshof Bergheimer Straße
02	Entwurf Planungskonzept rnv-Betriebshof Bergheimer Straße
03	Entwurf Planungskonzept Standort „Haltestelle Rohrbach-Süd“
04	Entwurf Planungskonzept Standort „Haltestelle Berufsschule“
05	Präsentation Betriebshof BB Rohrbach am 04.03.2021 Anlage steht nur digital zur Verfügung
06	Präsentation Betriebshof BB Bergheim am 16.03.2021 Anlage steht nur digital zur Verfügung
07	Betriebshof Präsentation BB Wieblingen 17.06.2021 Anlage steht nur digital zur Verfügung
08	Sachantrag Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz vom 22.03.2021 Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am 23.03.2021
09	Sachantrag SPD-Fraktion vom 23.03.2021 Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und

Drucksache:

0417/2020/BV

00327054.doc

...

	Bauausschusses am 23.03.2021
10	Sachantrag SPD-Fraktion vom 23.03.2021 Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am 23.03.2021
11	Betriebshof Präsentation Stadtentwicklungs- und Bauausschuss am 23.03.2021
12	Sachantrag der SPD-Fraktion vom 14.04.2021 Tischvorlage in der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 14.04.2021
13	Gemeinsamer Sachantrag von CDU, B'90 Die Grünen, Die Heidelberger vom 03.05.2021
14	Sachantrag der Bunte Linke vom 05.05.2021 Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates vom 06.05.2021
15	Erste Ergänzung zur Drucksache 0417/2020/BV
16	„Rohrbach Süd (Minimal)“ (=Anlage 01 zur Ersten Ergänzung)
17	„Berufsschule (Minimal)“ (=Anlage 02 zur Ersten Ergänzung)
18	„Gleiserweiterung Karlsruher Straße (Nord)“ (=Anlage 03 zur Ersten Ergänzung)
19	„Gleiserweiterung Karlsruher Straße (Süd)“ (=Anlage 04 zur Ersten Ergänzung)
20	„Eternit- Werkhalle“ (Übersicht und Fotos Bestand) (=Anlage 05 zur Ersten Ergänzung)
21	Gegenüberstellung dezentrale Abstellstandorte (=Anlage 06 zur Ersten Ergänzung)
22	Präsentation integratives Verfahren 02.07.2021 (=Anlage 07 zur Ersten Ergänzung)
23	Sachantrag Bunte Linke vom 19.07.2021
24	Gemeinsam Sachantrag von CDU, B'90/Grüne, HD'er vom 20.07.2021 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates am 22.07.2021)
25	Sachantrag der SPD Fraktion vom 22.07.2021 (Tischvorlage in der Sitzung des Gemeinderates am 22.07.2021)