

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0311/2018/BV

Datum:
26.09.2018

Federführung:
Dezernat II, Stadtplanungsamt

Beteiligung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement
Dezernat IV, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie
Dezernat V, Amt für Liegenschaften und Konversion
Dezernat V, Eigenbetrieb Städtische Beteiligungen

Betreff:

**Betriebshof Heidelberg: Standortentscheidung
(ersetzt Drucksache 0399/2017/BV)**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Wieblingen, Bergheim	11.10.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	24.10.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	07.11.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	22.11.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

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

- 1. Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse der Arbeitsaufträge aus dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 31.01.2018 und dem Haupt- und Finanzausschuss vom 07.02.2018 zur Kenntnis und stimmt der Verlagerung des Betriebsgeländes der Rhein-Neckar-Verkehr-GmbH (rnv) von der Bergheimer Straße auf eine Teilfläche des Großen Ochsenkopfs zu.*

- 2. Die Verlagerung soll in der Variante 3 „offenen Abstellung der Stadtbahnen“ mit einer Investitionssumme von rund 62 Millionen Euro vor Abzug der Fördermittel umgesetzt werden.*

- 3. Der Vertreter der Stadt Heidelberg in der Gesellschafterversammlung der rnv möchte sämtlichen, für die Projektumsetzung notwendigen Beschlüssen, in der Gesellschafterversammlung der rnv zustimmen. Auf die Erteilung einer abweichenden Weisung wird verzichtet.*

Finanzielle Auswirkungen:

Siehe hierzu Anlage 3 - Erläuterungen zum Vergleich der Planungen, Anlage 4 - Tabellarischer Vergleich der Planungen und Anlage 5 - Grundstückserlöse.

Zusammenfassung der Begründung:

Die Ergebnisse der Arbeitsaufträge aus dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 31.01.2018 und dem Haushalts- und Finanzausschuss vom 07.02.2018 (siehe Vorlagen 0399/2017/BV und 0402/2017/BV) werden dargestellt. Die Planungen für eine Verlagerung des Betriebshofes wurden anhand der Arbeitsaufträge weiter konkretisiert. Der Zeitdruck entsteht durch die Sanierungsbedürftigkeit des heutigen Betriebshofstandortes an der Bergheimer Straße. Im Vergleich der Varianten wird die Variante 3 „offene Abstellung der Stadtbahnen“ zur Umsetzung empfohlen.

Mit der vorliegenden Vorlage 0311/2018/BV wird die Vorlage 0399/2017/BV ersetzt.

Begründung:

1. Einführung:

1.1. Historie:

- Ausgelöst durch den Bauantrag für den Ausbau des Betriebshofes Bergheimer Straße der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) erfolgte 2014 eine Mehrfachbeauftragung für die Fassadengestaltung. Ergebnis war, dass eine stadtbildverträgliche Fassadenentwicklung grundsätzlich möglich wäre. Aufgrund der sehr beengten Platzverhältnisse wären jedoch eine Belebung der Erdgeschosszone und eine aktive Nutzung der Dachlandschaft nicht umsetzbar. Nach einer vertiefenden Kostenschätzung und wegen der veränderten Fördersituation wurde das Vorhaben aufgegeben.
- Es folgten in mehreren Vorlagen (Drucksachen 0147/2016/BV, 0393/2016/BV, 0014/2017/BV, 0399/2017/BV) Informationen zu möglichen Standorten und Konkretisierungen der Machbarkeitsuntersuchungen - für einen Straßenbahnbetriebshof ohne Busabstellung - auf einem südlich des Schwarzen Weges gelegenen Teilbereich des Großen Ochsenkopfs.
- In der Beratung der Vorlage Drucksache 0014/2017/BV wurde der Arbeitsauftrag erteilt, ein Entwicklungskonzept für Bergheim-West mit integrierter Standortentscheidung für einen Betriebshof zu erarbeiten. Die Ergebnisse dieses Prozesses (Drucksache 0157/2017/BV) wurden in Vorlage Drucksache 0402/2017/BV „Entwicklungskonzept Bergheim-West-Potenzialanalyse und Entwicklungsperspektiven - Einfluss der alternativen Betriebshofstandorte auf die Entwicklungsperspektiven“ veröffentlicht. Die Beratung der Vorlage wurde unterbrochen, um die oben erwähnten Arbeitsaufträge zu erfüllen.
- Neben den oben geschilderten betrieblichen Einschränkungen für einen Betriebshof am Standort Bergheimer Straße wurden in der Vorlage „Entwicklungskonzept Bergheim-West“ die städtebaulichen Chancen aufgezeigt, die durch eine gemischte Nachnutzung des Areals an der Bergheimer Straße entstehen. Besondere Qualitäten würden im Zusammenhang mit benachbarten Entwicklungsflächen und einer zentral gelegenen öffentlichen Grünfläche entstehen.

1.2. Arbeitsaufträge:

Aus der Vorberatung der Drucksachen 0402/2017/BV und 0399/2017/BV gingen im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vom 31.01.2018 und dem Haushalts- und Finanzausschuss vom 07.02.2018 ergänzende Arbeitsaufträge hervor. Wesentlicher Fokus des politischen Arbeitsauftrages war es, unter den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit und der betrieblichen Zukunftsfähigkeit des Betriebshofs, insbesondere unter Betrachtung künftiger Bedarfe planerische Vorschläge zu unterbreiten. Dies bezog sich auch auf die mögliche Anzahl von Straßenbahn- und Busfahrzeugen, die im neuen Betriebshof untergebracht werden können. Die ergänzenden Arbeitsaufträge wurden zwischenzeitlich bearbeitet:

- Die Machbarkeitsuntersuchung eines integrierten Bus- und Straßenbahnbetriebshofs auf einer größeren Teilfläche des Großen Ochsenkopfs wurde in einer Arbeitsgruppe unter Vorsitz des Ersten Bürgermeisters Herrn Odszuck anhand der Arbeitsaufträge aktualisiert. Die zusätzlichen Planungen wurden von der rnv an die Planungsgruppe Gesting, Knipping, de Vries vergeben (siehe Anlagen 1 bis 5).

- Für die zur Verlagerung des Betriebshofs auf Flächen westlich der Speyerer Straße / Airfield wurden mehrere Testplanungen erstellt, um Flächenbedarfe und Erschließungsvarianten darzustellen. Das Ergebnis kann auf vielfältige Weisen, flächeneffizient und wirtschaftlich untergebracht werden. Die unterschiedlichen Trassen zur Andienung wurden einer eingehenden Prüfung unterzogen (siehe Anlagen 1 bis 5).

2. Ergebnisse

2.1. Flächen westlich der Speyerer Straße / Airfield

- **Netzerweiterung:**
Eine Verlagerung des Betriebsgeländes auf Flächen westlich der Speyerer Straße im Bereich des Airfield bedingt eine Anbindung an das Straßenbahnnetz. Auch für die Anbindung des Patrick-Henry-Village ist eine Prüfung möglicher Trassenführungen sowie die Prüfung der Förderfähigkeit unumgänglich. Die vorläufigen Untersuchungsergebnisse lassen unter Inanspruchnahme privater Flächen die Annahme zu, dass eine Erschließung entlang der Speyerer Straße möglich ist.
Die für die Anbindung des neuen Stadtteils Patrick-Henry-Village (siehe Anlage 2) erforderliche Netzerweiterung und Trassenführung wird in separater Vorlage (Drucksache 0162/2018/IV) durch das Amt für Verkehrsmanagement dargestellt.
- **Umweltbelange:**
Für das Airfield liegen zwei Gutachten zur ökologischen Qualität vor. Sie bestätigen eine durchschnittliche, eher niedrige Biotopqualität, die sich jedoch bei extensiver Nutzung voraussichtlich verbessern wird. Es sind keine Schutzgebiete im Gebiet ausgewiesen. In den umgebenden Bereichen gibt es jedoch gesetzlich geschützte Biotope nach Paragraph 30 Bundesnaturschutzgesetz. Das Airfield liegt in einem weitläufigen Korridor zur Biotopvernetzung, der auch für die örtliche, landschaftsgebundene Erholung von Bedeutung ist.
- **Zeitlicher Realisierungshorizont:**
Der Zeitpunkt einer möglichen Inbetriebnahme eines neuen Betriebshofes in dieser Lage ist zum jetzigen Zeitpunkt schwer einzuschätzen. Aufgrund der Vielzahl notwendiger Grundstücksverhandlungen mit privaten Grundstückseigentümern für die Trassenzuwegung entlang der Speyerer Straße geht die rnv von einer Umsetzungsdauer von bis zu 10 Jahren aus (siehe Anlagen 3 und 4). Um Instandhaltungsmaßnahmen am Altstandort so gering wie möglich zu halten, wäre jedoch eine schnellstmögliche Verlagerung sinnvoll.

2.2. Flächen auf einem Teilbereich des Großen Ochsenkopfs

Für die Lage auf Höhenniveau der Deutschen Bahn (Tieflage) wurden diverse Varianten geprüft. Neben den hohen zusätzlichen Kosten für die Tieferlegung der beiden betroffenen OEG Haltestellen und für den zusätzlichen Erdaushub müsste geprüft werden, ob der geplante Pylon der Gneisenaubrücke durch die Planung betroffen wäre. Durch die Tieflage ist zudem die Erschließung für den Werksverkehr und die Busabstellung von der Gneisenaustraße problematischer, die notwendigen Rampen nehmen große Flächen in Anspruch und zerschneiden das Betriebsgelände. Aus vorgenannten Gründen wurde die Variante Tieflage verworfen.

Für eine Verlagerung des Betriebsgeländes auf den Großen Ochsenkopf werden deshalb hier drei Planungsvarianten vorgestellt (Anlage 1). Diese unterscheiden sich vor allem bezüglich der baulichen Ausgestaltung der Gebäude und Dächer. In allen Varianten wird der sogenannte Schwarze Weg an die Nordseite des Grundstückes verlegt. Die Zufahrt für Busse und Werksfahrzeuge sowie Bedienstete erfolgt an der Gneisenaustraße auf Höhe Blücherstraße. Da hier

die Lärmbelastung der angrenzenden Wohngebäude geringgehalten und die Kreuzung mit dem Fahrradverkehr gewährleistet werden muss, wurde auf eine größtmögliche Abstandsfläche geachtet. Die Qualität dieser öffentlichen Freifläche ist im Zusammenhang mit der Ausführungsplanung der Gneisenau-Fahrradbrücke sowie der Fahrradbrücke über Bundesstraße 37 und Neckar ins Neuenheimer Feld zu präzisieren.

Das Werkstattgebäude bildet eine städtebauliche Adresse zur Gneisenaustraße. Die Zufahrt zum Betriebsgelände für Stadtbahnen ist von Südwesten und Südosten möglich. Die Abstellung der Stadtbahnen erfolgt in allen Varianten im nördlichen Bereich, die der Busse im mittleren Bereich. Flächenverbrauch und Realisierungshorizont sind in den drei Varianten nahezu gleich. Bezüglich der Kapazitätsnachweise für Stadtbahnen unterscheiden sich die Varianten kaum, lediglich bei der Busabstellung schneidet die Variante mit begehbarem Dach schlechter ab und es müsste für einen Teil der vorgesehenen Busse eine Alternativfläche gefunden werden. Ebenso ist bei der Variante mit begehbarem Dach ein geringerer Stellplatznachweis für Mitarbeiterstellplätze möglich.

Die erste **Variante mit begehbarem Dach** zeigt auf den nördlichen Dachflächen in großem Umfang Möglichkeiten gärtnerischer und sportlicher Nutzungen auf – diese Möglichkeiten spiegeln sich jedoch in den Kostenansätzen deutlich wieder (reine Investitionskosten von rund 87 Millionen Euro vor Abzug Fördermittel).

In der zweiten **Variante mit Stadtbahn Abstellhalle** ist auf dem Hallendach eine extensive Dachbegrünung möglich, die als Ausgleichsfläche herangezogen werden kann. Hierdurch ergäbe sich ein geringerer externer Ausgleichsbedarf als bei der Variante mit offener Abstellung. Die Investitionskosten betragen 68 Millionen Euro vor Abzug Fördermittel.

Die dritte Planung - eine Variante die eine **offene Abstellung der Stadtbahnen** aufzeigt – schneidet nur im Vergleich der versiegelten Flächen schlechter ab. Sie bietet jedoch mit rund 62 Millionen Euro vor Abzug Fördermittel die geringsten Investitions- und Finanzierungskosten sowie die Perspektive einer zeitlich schnellen Umsetzung und maximaler Abstellkapazitäten. Maßnahmen des Lärmschutzes sind in allen Varianten zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Die Kosten für den notwendigen Ausgleich wurden noch nicht beziffert. Weitere Ausführungen sind den Anlagen zu entnehmen.

3. Fazit

Da die Bau- und Unterhaltskosten für die Variante mit begehbarem Dach im Verhältnis zu einer neu herzustellenden, zentral gelegenen öffentlichen Grünfläche auf dem heutigen Betriebsgelände an der Bergheimer Straße ungünstig abschneiden, wird diese Variante nicht zur Umsetzung empfohlen. Die soziale Kontrolle der Dachfläche wäre in peripherer Lage zwischen Bahngelände und Bundesstraße schwierig.

Die Variante mit Abstellhalle ist deutlich teurer als die Variante der offenen Abstellung, bietet aber lediglich bezüglich der extensiv begrünten Dachflächen Mehrwert.

Auf Basis dieser Betrachtungen wird die Variante 3 der offenen Abstellung auf dem Großen Ochsenkopf zur Umsetzung empfohlen. Die Kosten sind im Vergleich mit den anderen Varianten geringer, die Abstellkapazitäten sind hoch und die Planung kann zeitnah umgesetzt werden.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Keine Beteiligung in dieser Phase.

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

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
QU 1	+	Solide Haushaltswirtschaft Begründung: Mit dem Neubau soll eine wirtschaftliche Aufgabenerfüllung gewährleistet werden. Dies wird durch die Generierung von Fördermitteln unterstützt.
MO 1	+	Umwelt-, Stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Mit dem beabsichtigten Neubau soll eine effizientere Abwicklung des ÖPNV erreicht werden.

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Planungen Teilbereich Großer Ochsenkopf
02	Übersichtsplan Speyerer Straße - Airfield
03	Erläuterungen zum Vergleich der Planungen
04	Tabellarischer Vergleich der Planungen
05	Grundstückserlöse
06	Präsentation der rnv