

## Eckpunktepapier Betriebshof Heidelberg

### Dringender Handlungsbedarf

Der Betriebshof Heidelberg ist in seiner Bausubstanz marode. Er entspricht nicht den Anforderungen an Brandschutz, Arbeitssicherheit, Lärmschutz und Umweltschutz. Der derzeitige Betrieb ist nur unter betriebseinschränkenden Auflagen (zusätzliches Personal, Sperrung von Gleisen, Verschließen von Räumen, Rangierverbot in der Nacht) und aufgrund der Argumentation, dass ein Neubau unmittelbar bevorsteht, noch möglich. Das Risiko weiterer Auflagen, die den Betrieb noch mehr bis zu einer Stilllegung einschränken, und die Notwendigkeit hoher Notinvestitionen werden weiter zunehmen, wenn die Entscheidung für einen Neubau weiter verzögert wird. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bis ein Umzug in den neuen Betriebshof erfolgen kann, ohnehin für die Planfeststellung und den Bau weitere 2-4 Jahre verstreichen werden.

Gleichzeitig ist die Abstellkapazität schon heute überschritten, so dass die Prozessabläufe im Werkstattbetrieb deutlich erschwert und zeitlich eingeschränkt sind. Für die ab 2020 geplante neue Fahrzeuggeneration, die gerade für Heidelberg dringend notwendige längere Fahrzeuge vorsieht, ist kein Platz vorhanden.

### Fördersituation

Im April 2013 hat die rnv daher einen Zuschussantrag für einen Neubau des Betriebshofes Heidelberg am bestehenden Standort gestellt. Im Oktober 2013 wurde der max. mögliche Fördersatz im LGVFG von 75% auf 50% abgesenkt. Die Nutzung einer Übergangsregelung und Härtefallregelung für Altfälle wurde vom Land abgelehnt. Insbesondere wurde auf den Umstand verwiesen, dass bis 2019 nur noch sehr beschränkt Mittel zur Förderung von Betriebshöfen zur Verfügung stehen. Vorbehaltlich der Antragsprüfung sind seitens des Ministeriums max. 10 Mio. Euro Förderung insgesamt für die Betriebshofprojekte in Heidelberg und Mannheim darstellbar. Aufgrund der Dringlichkeit hat die rnv bisher konsequent die Priorität auf das Projekt in Heidelberg gelegt. Um außerdem von einem möglichen Nachfolgeprogramm im LGVFG nach 2019 profitieren zu können und damit den Förderanteil erhöhen zu können, hat das Land der rnv angeraten, das Betriebshofprojekt in zwei in sich betriebsfähige Einzelprojekte (z. B. Abstellhalle und Werkstatt) aufzuteilen, die getrennt beantragt und zeitlich versetzt realisiert werden. Da die realistische Chance besteht, dass es nach 2019 ein LGVFG-Förderprogramm geben wird, könnte die zweite Baustufe dann über das Folgeprogramm mit einem möglichen Zuschuss von 8,8 Mio. Euro finanziert werden. Aus heutiger Sicht ist dabei auch nach 2019 von einem Fördersatz von bis zu 50% auszugehen

### Alternativen

Ausgehend von der Fördersituation wurde geprüft, ob der Neubau an der Bergheimer Str. in zwei sinnvollen Stufen gebaut und in Betrieb genommen werden kann. **Dies ist technisch nicht möglich.**

Daher wurde eine Planungsidee der HSB aus den 90iger Jahren wieder aufgegriffen, die einen neuen Straßenbahnbetriebshof am Gelände „Großer Ochsenkopf“ vorsah.

Dieses Gelände erfüllt wesentliche Voraussetzungen. Es ist als Gewerbefläche ausgewiesen, bietet ausreichend Fläche und einen geeigneten Zuschnitt. Darüber hinaus ist das Gelände für eine stufenweise Realisierung besonders gut geeignet, da es in unmittelbarer Nähe zum bestehenden Standort Bergheimer Str. liegt. Da die Probleme im Bereich der Abstellung bzgl. Platzkapazität und des Zustandes am dringlichsten gelöst werden müssen, kann dieser Teil am Ochsenkopf in der ersten Stufe gebaut und genutzt werden, während die Wartung der Fahrzeuge bis zur Realisierung des 2. Bauabschnitts weiterhin an der Bergheimer Str. erfolgt. Ein großer Vorteil dieser Lösung gegenüber dem Neubau an der Bergheimer Str. besteht auch darin, dass während der Bauzeit der Betriebshof weiterhin genutzt werden kann.

Die Vor- und Nachteile beider Standorte sind in der folgenden Übersicht dargestellt.

<b>Bewertungs-kriterium</b>	<b>Standort Bergheimer Straße</b>	<b>Standort am Großer Ochsenkopf</b>
Vorhandene Fläche	+ ca. 25.000 m <sup>2</sup> Fläche/Zuschnitt ist ausreichend	- ca. 24.000 m <sup>2</sup> Fläche/Zuschnitt für Bahn ausreichend (Bus nur Reservefahrzeuge)
Lage im Netz	+ Zentrale Lage	+ Zentrale Lage, ca. 1 km von Bergheimer Straße
Bauablauf	- Lange Bauzeit: ca. 4 Jahre / Auslagerung Bus und Straßenbahn / Bau unter Betrieb	+ Zügiges Bauen möglich Freies Bau Feld, Bau in 2 Abschnitten möglich
Städtebauliche Aspekte	- Hochwertige zentrale Lage in Bergheim	+ Randgebiet Bergheim / Gewerbegebiet lt. Flächennutzungsplan
Inanspruchnahme Grünflächen	+ Keine zusätzliche Versiegelung / Inanspruchnahme von Grünflächen	- 18.000 m <sup>2</sup> der momentan nutzbaren Grünfläche wird in Anspruch genommen.
Ersatzmaßnahmen	+ Nach Abschluss keine Ersatzmaßnahmen erforderlich.	- Anmietung Busabstellung (s.u.)
Risiken aus Planfeststellung	- Höhere Kostenrisiken bzgl. Auflagen Schall, Erschütterung	+ Geringere Risiken bzgl. Auflagen Schall / Erschütterung

### **Kostenvergleich**

Die Planungs- und Baukosten des Betriebshofes Bergheimer Str. umfassen neben den Baukosten für die Ausgangsplanung von 2013 auch die im Frühjahr 2014 städtebaulich geforderten Planungsänderungen.

<b>Position</b>	<b>Standort</b>	<b>Standort Bergheimer Straße</b>	<b>Am Großen Ochsenkopf</b>
Planungs- und Baukosten Betriebshof		47,7 Mio €	46,3 Mio €
Baupreissteigerung seit 2013		4,9 Mio €	-
Umsetzung Mehrfachbeauftragung Fassade		3,7 Mio €	-
Umsetzung Ideenteil		7,9 Mio €	-
Vorabmaßnahme Verlegung OEG Trasse		-	3,4 Mio €
Vorabmaßnahme Verlegung OEG Haltestellen		-	1,4 Mio €
Abschreibung Planungskosten für die nicht realisierte Variante		0,2 Mio €	2,5 Mio €
Betriebserschwerwis während des Baus		10,9 Mio €*	1,2 Mio €**
<b>Kosten gesamt</b>		<b>75,3 Mio €</b>	<b>54,8 Mio €</b>
Erwarteter Zuschuss		10,0 Mio €	18,8 Mio €
<b>Verbleiben</b>		<b>65,3 Mio €</b>	<b>36,0 Mio €</b>

\* Bauzeit 4 Jahre (2,1 Mio.€/a zzgl. Invest für Ertüchtigung Edingen 2,5 Mio €)

\*\* für die Zeit nach Fertigstellung BA1 (2019) bis Fertigstellung BA2 (2022), 3 Jahre (0,4 Mio.€/a)

### **Strategie für den Busbetrieb**

Für den Busbetrieb plant die rnv künftig die Wartung der Busse zentral in Mannheim zu bündeln. Dies macht auch unter dem Aspekt der Veränderungen in der Antriebstechnologie in Richtung Elektromobilität Sinn. Die Abstellung soll dagegen weiterhin an einem geeigneten Standort in Heidelberg erfolgen und erfordert keine größeren Investitionen. Hier kommt hinzu, dass eine Busabstellfläche deutlich geringere Standortanforderungen als ein Betriebshof für Straßenbahnen hat. Heute bestehende Synergien im laufenden Betrieb durch die gemeinsame Reserve von Fahrpersonal für die Betriebsbereiche Straßenbahn und Bus bleiben auch bei einer möglichen räumlichen Trennung der Standorte für Bahn und Bus weitgehend erhalten, indem das Reservepersonal und die Reservebusse im Betriebshof der Straßenbahn zentral stationiert werden.

### **Fazit**

Zusammengefasst besteht aufgrund der dargestellten Risiken zwingend kurzfristiger Entscheidungsbedarf. Die Variante „Großer Ochsenkopf“ minimiert die finanzielle Belastung von rnv und Stadt, indem die Fördermöglichkeiten besser ausgeschöpft werden und aufwendige Ersatzlösungen während der Bauzeit vermieden werden. Gleichzeitig werden hohe Kosten für die Realisierung des städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Bergheimer Str.“ vermieden.