

Ist der Standort Großer Ochsenkopf tatsächlich wirtschaftlicher?

Kommentar zur Vorlage Betriebshof Heidelberg, Standortentscheidung Gemeinderatssitzung 01.03.2018 - Drucksache 0399/2017/BV mit Anlagen (BV)

Die aktuellen Planungsunterlagen belegen, dass beide Standorte - Großer Ochsenkopf (GO) und Bergheimer Straße (Bergheimer Straße) – zwar als Standort für einen Betriebshof geeignet sind, aber hinsichtlich der Auswirkungen auf die Weiterentwicklung und Leistungsfähigkeit des ÖPNV in Heidelberg sowie die zu berücksichtigenden Kosten erhebliche Unterschiede aufweisen.

Die nachträgliche Festlegung der Stadtverwaltung und des OB auf den Standort GO wurde mit deutlich besseren Fördermöglichkeiten durch Bund und Land begründet (Stichwort Stufenkonzept). Die bessere Bewertung dieses Standortes in der dafür entwickelten Matrix resultiert auch fast ausschließlich aus den unterschiedlichen „Fördertechnischen Belangen“. Das vom GR geforderte Verfahren zur Bürgerbeteiligung beim Entwicklungskonzept Bergheim-West wurde von Seiten der Stadtverwaltung keineswegs ergebnisoffen geführt, sondern es wurde auf eine Beeinflussung der öffentlichen Meinung zugunsten des neuen Standortes GO hingearbeitet. Dabei wird besonders eine nicht nachvollziehbare „geringe Aufenthaltsqualität“ der Grünfläche betont.

Angesichts der hohen Attraktivität des Grundstücks an der Bergheimer Straße und der Tatsache, dass im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens explizit nicht näher auf die Vor- und Nachteile der beiden zur Entscheidung stehenden Standorte eingegangen werden durfte, drängt sich der Eindruck auf, dass es sich bei der geplanten Verlegung des Betriebshofes vornehmlich um ein lukratives Immobilienprojekt handelt, für das bereitwillig eine artenreiche Grünfläche geopfert werden soll und nicht ein optimaler Standort für die Abstellung sowie Wartung der Straßenbahnen und Busse realisiert. Dabei bietet der Neubau des Betriebshofes an der Bergheimer Straße auch für die Aufwertung des Stadtteils Bergheim-West vielfältige Chancen wie der preisgekrönte Vorschlag des Ideenwettbewerbs mit einem neuen Stadtpark auf dem Flachdach des Gebäudekomplexes eindrucksvoll zeigte. Der große Wurf einer städtebaulichen Entwicklung an dieser Stelle – eine Doppelnutzung des Areals durch Überbauung des Betriebshofes mit Geschäften und Wohnungen – ist angesichts des Zeitdrucks, der auf dieser Planung liegt, den großen technischen Herausforderungen sowie den nicht abschätzbaren Zusatzkosten nicht realisierbar.

➤ **Auswirkungen auf den ÖPNV**

Die vorliegenden Planungen richten die Dimensionierung des **Straßenbahnbetriebshofes GO** am derzeitigen Bedarf aus. Es sind keinerlei Spielräume zur Erweiterung der Abstellkapazität sowie Anpassung an künftige Entwicklungen erkennbar. Für die Abstellung der Busse muss eine zusätzliche Busabstellanlage im Wieblinger Weg errichtet werden.

Die Bergheimer Straße ist der zukunftsfähigere Standort für den neuen Betriebshof! Er besitzt das Potential für notwendige Kapazitätserweiterungen, wenn es die Weiterentwicklung des ÖPNV erfordern wird. Das wird vor allem auch unter der aus heutiger Sicht möglichen Einbeziehung der Emil-Mayer-Straße sowie des städtischen Grundstückes der Alten Feuerwache möglich sein.

Die Bergheimer Straße bietet die flexibleren und somit besseren Voraussetzungen für die Betriebsführung:

- zwei unabhängige Anschlüsse ans Straßenbahnnetz (Richtung Hauptbahnhof und Richtung Bergheimer Straße) sind vorhanden,
- befindet sich in zentraler Lage im Netz und
- erlaubt ein schnelleres Ein- und Ausrücken (Fahren auf Sicht = einfachere Betriebsführung).

➤ **Auswirkungen auf die Kosten**

Der vorliegende Wirtschaftlichkeitsvergleich der rnv gemäß Anlage 7 zur Beschlussvorlage (Drucksache 0399/2017/BV) zeigt, dass ein Betriebshof auf dem GO mit einer separaten Busabstellanlage im Wieblinger Weg hinsichtlich der **Investitionskosten i.H.v. rd. 74,5 Mio. €** die um rd. 1,6 Mio. € teurere Variante darstellt. Die Differenz wächst sogar auf rd. 8,3 Mio. €, wenn die gelisteten Kosten für städtebauliche Maßnahmen jeweils herausgerechnet werden, weil sie für den Betrieb der Anlage irrelevant sind und außerdem von der Stadt Heidelberg zu tragen wären. Hinsichtlich der **Betriebskosten** ergibt sich bereits im ersten Betriebsjahr eine Differenz von mehr als 1 Mio. €, die infolge jährlicher Dynamisierungen nach 20 Jahren auf ca. 1,5 Mio. € p.a. steigt. Für die veranschlagte gesamte Betriebsdauer von 45 Jahren ergäbe sich somit eine Differenz der Betriebskosten von insgesamt ca. 75 Mio. €. Diese Differenz kommt zustande zum einen aufgrund der längeren Entfernung für das Aus- und Einrücken der Fahrzeuge bei Betriebsbeginn und – ende und zum anderen durch die räumlich getrennten Standorte für Busse und Straßenbahnen, wodurch ein insgesamt höherer Unterhaltungsaufwand entsteht.

Ob die durch die getrennten Standorte wegfallenden Synergieeffekte beim Fahr- und Werkstattpersonal in den Berechnungen berücksichtigt sind, geht aus den Unterlagen der Beschlussvorlage nicht hervor.

Stadt Heidelberg und rnv kommen in ihren Berechnungen jedoch zu einem anderen Ergebnis. Danach wäre der jetzige Standort in der Bergheimer Straße die teurere Variante. Ihre Berechnungsgrundlage basiert auf der Kapitalwert-Methode. Die Kapitalwerte, mit denen die rnv die Wirtschaftlichkeit beider Standorte vergleicht, halten wir für weniger geeignet, da keine direkten Rückschlüsse auf die Entwicklung der jährlich anfallenden Betriebskosten über den Nutzungszeitraum von 45 Jahren möglich sind. Wir halten stattdessen die Annuitätenbetrachtung für aussagefähiger die insbesondere für Investitionsentscheidungen angewandt wird, bei denen es nicht um die Erzielung des größtmöglichen Gewinnes geht, sondern um den Vergleich der Investitionskosten mit den jährlich zu erwartenden Betriebskosten. Die Investitionskosten werden mit dieser Methode auf eine jährliche Kostenbetrachtung umgerechnet.

➤ **Zuschüsse nach Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)**

Weder die unterschiedliche Höhe der zu erwartenden Fördermittel noch das Argument, dass ein zweistufiges Bauen auf dem GO zu einer höheren Förderung führen würde, ist schlüssig nachvollziehbar. Von einem zweistufigen Bauen ist dringend abzuraten, da es zu deutlich höheren Baukosten führen würde. Da die rnv als Vorhabenträgerin nicht Eigentümer des Grundstückes ist und keinen Einfluss auf dessen Verwertung im Falle einer Entscheidung für den GO hat, wird sie die Fördermittel in vollem Umfang erhalten. Das bedeutet aber auch, dass die rnv die zu erwartenden Erlöse für den Verkauf des jeweils anderen Grundstückes nicht als Einnahme zur Senkung der Investitionskosten bei der Ermittlung des Kapitalwertes verbuchen kann.

Hier halten wir eine entsprechende Änderung der Beschlussvorlage für unabdingbar, um einen Wirtschaftlichkeitsvergleich auf Basis der tatsächlichen für die rnv anfallenden Investitionskosten vorzunehmen.

Zur Klärung haben wir eine dringliche Anfrage an das Landes-Verkehrsministerium gerichtet.