

## **Aktionsbündnis Bergheim West**

**Stadtteilbegehung mit dem SPD Ortsverein am 23.6.2017**

### **Wortbeitrag zum künftigen Standort des Betriebshofes – auf dem Großen Ochsenkopf oder doch besser in der Bergheimer Straße?**

Mein Name ist Karin Weber und ich vertrete im Aktionsbündnis Bergheim West die Bürgerinitiative Ökologische Mobilität in Heidelberg. Drei Sätze zur BI, ehe ich zum heutigen Thema komme.

Die BI Ökologische Mobilität in Heidelberg hat sich im Frühjahr 2013 gegründet. Anlass dazu waren die im Internet veröffentlichten Planungen zum Mobilitätsnetz und da insbesondere das Teilprojekt „Verlegung der Straßenbahn-/ Bushaltestelle auf der Nordseite des Hauptbahnhofs“. Im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens, was wahrscheinlich durch unsere Fragen angestoßen wurde, haben wir uns neben den Fragen zur optimalen Gestaltung der neuen Haltestelle zwangsläufig auch sehr intensiv mit den Themen „zukunftsfähige Rad- und Fußwegegestaltung“ und „wie viel Grün braucht eine Stadt (Erhalt der Bäume)“ befasst.

Und - wir konnten wichtige Erfahrungen in einem Bürgerbeteiligungsverfahren sammeln, die uns jetzt zum Bübe Bergheim West nicht optimistisch stimmen.

So lag es fast auf der Hand, dass wir uns auch schon sehr früh mit den Planungen zur Radwegverbindung „Bahnstadt – Bergheim – NHF“ beschäftigt haben. Inzwischen wurde das Planfeststellungsverfahren zur Gneisenaubrücke eingeleitet. Zu den Planungsmängeln bzw. den zu kritisierenden Punkten haben wir einen entsprechenden Einspruch formal eingebracht.

Und damit sind wir schon auf dem Großen Ochsenkopf und bei unserem heutigen Thema.

Ökologische Mobilität heißt für uns Weiterentwicklung aller Teile des Mobilitätsverbundes, zu dem neben dem Rad- und Fußverkehr der öffentliche Personennahverkehr (kurz: ÖPNV) gehört und auch der MIV in einem sinnvollen, heißt wirtschaftlich/ ökologisch vertretbaren Umfang.

Der ÖPNV wird im Heidelberger Stadtgebiet mit Bussen und Straßenbahnen durchgeführt. Die Bergbahn können wir hier vernachlässigen.

Und im Idealfall sollte es so sein, in einer überschaubaren Stadt wie Heidelberg, dass man über den öffentlichen Nahverkehr nicht groß spricht, weil er

- funktioniert, d.h. verlässlich und pünktlich ist,
- preiswert ist, also erschwinglich für jedermann\*frau und
- immer verfügbar, im zeitlichen wie auch örtlichen Sinne.

Der letzte Punkt ist sehr wahrscheinlich nie ganz zu erfüllen, aber dazu attestieren wir Heidelberg noch ein großes Entwicklungspotential wie auch zu den anderen beiden Punkten!

Und das Herzstück eines städtischen ÖPNV-Netzes, also einer der wichtigsten Bausteine, ist ein gut funktionierender Betriebshof an einem möglichst zentralen Standort im Netz, weil die Busse und Straßenbahnen

- regelmäßig zu warten sind (Instandhaltung),
- notwendige, außerplanmäßige Reparaturen kurzfristig durchgeführt werden sollen,
- die Fahrzeuge regelmäßig zu reinigen sind, innen und außen,
- Busse zu betanken oder künftig an eine Steckdose anzuschließen sind und
- Abgestellt werden müssen, wenn sie nicht im Einsatz sind, vor allem nachts mit kurzem Anfahrtsweg zum nächsten Einsatz.

Wir fordern **ein gesundes Herz für unser Heidelberger ÖPNV-Netz** mit einem tragfähigen und nachhaltigen Entwicklungskonzept für Bergheim West!

Da im Bürgerbeteiligungsverfahren nur noch über die beiden **möglichen Standorte „Großer Ochsenkopf (GO)“ oder „Bergheimer Straße“** (jetziger Standort) nachgedacht werden darf, wollen wir uns darauf konzentrieren und fordern einen realistischen Vergleich beider Standorte, der sowohl die jeweils spezifischen Entwicklungspotenziale mit allen Vor- und Nachteilen als auch eine transparente Betrachtung der Gesamtkosten, also der Investitions- und Betriebskosten, einschließt. Mögliche Zuschüsse sowie Erlöse aus Grundstücksverkäufen müssen separat betrachtet und bewertet werden.

**Damit ein Betriebshof all diese Funktionen erfüllen kann, wird eine entsprechend große Fläche gebraucht.**

**Was gibt es zum GO zu sagen:**

Die Fläche auf dem GO reicht nur für einen „Straßenbahn-Betriebshof“, d.h. für ca. 41 (45) Straßenbahnen, so die bisher bekannten Planungen der RNV.

Für die Abstellung der 38 Busse müsste eine andere geeignete Fläche im Stadtgebiet gefunden und die notwendige Infrastruktur, wie z.B. Tankstelle, Außenreinigungsanlage, Räume für das Personal, errichtet werden. Die Instandhaltung der Busse soll dann in der rd. 17 km entfernten Zentralwerkstatt der RNV in Mannheim erfolgen.

Die Überführungsfahrten werden zusätzliche Personal- und Sachkosten (Kraftstoff, IH) verursachen.

Bei diesem Betriebshof –Konzept mit zwei Standorten werden mehrere wichtige Synergie-Effekte verloren gehen, was sich negativ auf die Produktivität der Werkstatt, den flexiblen Einsatz des Fahrpersonals, doppelte Infrastrukturen für das Fahr-Personal und damit im Ergebnis erhöhend auf die Betriebskosten auswirken wird. Im Bereich der Werkstatt werden qualifizierte Arbeitsplätze in Heidelberg wegfallen. Sie werden nach Mannheim verlagert.

Die notwendige „Verschiebung“ der OEG-Gleise nach Süden mit Verlegung der beiden OEG-Haltestellen soll allein ca. 4,8 Mio. € kosten. Natürlich muss so ein Betriebshof auch eine Straßenanbindung erhalten. Diese wird nach den Plänen in Höhe der Blücherstraße liegen.

Interessant ist dabei, dass sie genau im Bereich der nördlichen Rampe der geplanten Gneisenaubrücke liegen wird. Wie das mit einem Radschnellweg vereinbar sein soll, ist derzeit noch das Geheimnis des Amtes für Verkehrsmanagement. Nach unserer Einschätzung passen beide Vorhaben, so wie derzeit geplant, nicht zusammen?

Und von der Grünfläche südlich des Schwarzen Weges wird nur ein schmaler Randstreifen übrig bleiben, aber keine nennenswerte Fläche.

Im bisher vorliegenden Kostenvergleich fehlen sowohl die Investitionskosten für die separate Busabstellanlage als auch die Kosten für deren Betrieb. Im Minimum wäre das eine Rund-um-die-Uhr-Besetzung (Bewachung), deren Kosten auf 250 T€ pro Jahr. Um das zu erwirtschaften, müssten jährlich 100.000 Einzelfahrscheine mehr verkauft werden (!). Die Lücke wird bei der Stadt als Eigentümer der HSB bleiben. Die Stadt könnte damit aber auch geschätzt 350 Kita-Plätze finanzieren! Und mit den Überführungsfahrten zur ZW Mannheim könnte alternativ das Angebot verbessert werden!

Und worin bestünde der große Gewinn des GO?

Das Gelände an der Bergheimer Straße kann endlich zu einem neuen attraktiven Stadtquartier entwickelt werden! – mit einer großen Anzahl Wohnungen, auch für Menschen mit niedrigem / mittlerem Einkommen???, mit Grünflächen zum Flanieren???, mit Geschäften für den täglichen Bedarf, vielleicht.

### **Was spricht für den Erhalt des heutigen Standortes?**

Nach den vorliegenden Planungen reicht die Fläche (ca. 24.000 qm) am jetzigen Standort Bergheimer Straße aus für einen Betriebshof mit allen notwendigen Einrichtungen für Straßenbahnen und Busse. Synergieeffekte bleiben erhalten!

Und an dieser Stelle möchte ich den Versuch machen, mit dem Vorurteil aufzuräumen, wonach ein Betriebshof wie ein unerwünschter, nichts nutzender Fremdkörper in der neuen Mitte der Stadt sitzt, der zudem noch Lärm macht. Ja, es ist eine relativ große Fläche, die damit belegt sein wird. Aber, haben Sie schon einmal große Beschwerden über die relativ großen Werkstätten in der Altstadt gehört, wo man Handwerkern sogar direkt zusehen kann durch die großen Fenster? Ich meine die Theaterwerkstätten in der Friedrichstraße. Und in Dresden gibt es mitten im Stadtzentrum sogar eine gläserne Fabrik, wo VW Autos baut und die Teile mit Transportstraßenbahnen durch die Stadt befördert. Das wird sogar als zukunftsweisend bezeichnet. Mit der richtigen Architektur kann auch ein Betriebshof ein Leuchtturmprojekt sein und nicht nur die Wissenschaftsprojekte. Einen entsprechenden Architektenentwurf gibt es bereits. Und moderne Architektur kann noch mehr! Sie kann über dem Betriebshof Wohnungen, Geschäfte, ein Café, .... und eine Freifläche mit hoher Aufenthaltsqualität realisieren. Zukunftsfantasien denken Sie jetzt? Nein! In Zürich-Kalkbreite kann man sich so ein realisiertes Projekt anschauen. Dort wurde über einem großen Straßenbahndepot ein großer Wohnkomplex von einer Wohnungsgenossenschaft realisiert mit Geschäften,....

Und ein Betriebshof kann auch im Bestand, d.h. im Betrieb umgebaut werden! Als Beispiele werden in der Fachwelt der Straßenbahnbetriebshof in Augsburg (für rd. 80 Strab) und der in Darmstadt angeführt.

### **Weil ein Betriebshof das Herzstück eines funktionierenden städtischen Nahverkehrssystems ist, stellen wir folgende drei Forderungen:**

**Erstens:** Es muss einen transparenten Kostenvergleich für beide denkbaren Standorte geben.

Wir fordern die Gemeinderäte auf, sich an ihren eigenen Beschluss vom letzten Jahr zu halten, mit dem sie festgelegt haben, dass bei Entscheidungen über Investitionen auch die Folgekosten mit in die Entscheidung einfließen müssen! Hier bei der Standortentscheidung für den künftigen Betriebshof sind das die Betriebskosten über mindestens 25 bis 30 Jahre!

**Zweitens:** Ein Betriebshof auf dem GO bedeutet Verkauf des Grundstücks in private Hände. Das hat die Stadt bereits erklärt. Aber man kann nur einmal ein Grundstück verkaufen und das „Tafelsilber“ zu klingender Münze machen! Nachhaltigkeit sieht anders aus. Hier möchten wir den städtischen Entscheidungsträgern empfehlen, schaut 'mal zur Uni. Denn Herr Müller vom Universitätsbauamt bekennt heute, von der RNZ über die Entwicklung des Altklinikums in Bergheim befragt (vgl. RNZ vom 07.06.2017), dass er den Verkauf weiterer Flächen wie in den 90er Jahren ausschließt. Die Immobilienmakler Epple und Kraus konnten sich damals „Filetstücke“ sichern. „Heute würde man das nicht mehr so machen.“

**Drittens:** Keine unnötige Versiegelung von Grünflächen, sondern Erhalt des GO als Grünfläche und Entwicklung zu einem Bürgerpark mit hoher Aufenthaltsqualität! Es ist die letzte „größere Grünfläche“ in Bergheim, nach dem Verkauf des Pentaparkes mit geplanter Bebauung. Auch ohne „Entwicklung“ erfüllt der GO eine wichtige Funktion, wenn ich das aktuelle Stadtklimagutachten richtig verstehe, als Frischluftschneise und für die Entstehung von Kaltluft gerade an heißen Sommertagen, wie wir sie gerade erleben ....

U.E. besteht die **zentrale Frage des Bürgerbeteiligungsverfahrens**, darin, ob der künftige Betriebshof auf dem GO und einer weiteren noch zu findenden Fläche für die Busse die nachhaltig beste Lösung sein wird oder doch an der Bergheimer Straße? Wichtig wird also sein zu überlegen, was könnte alternativ mit der Fläche des GO gemacht werden, wenn sie nicht bebaut wird, bzw. was könnte mit dem städtischen Grundstück, auf dem sich der Betriebshof heute befindet, passieren? Da können wir natürlich im Rahmen des Bübe Wunschkonzert spielen! Es wird auch alles dokumentiert werden, da bin ich ganz sicher! Aber hier lauern eben auch die Fallstricke des Bübe!

- Wir sollten uns nicht ablenken lassen durch tolle Pläne von Architekten, die vermeintliche Grünflächen vorgaukeln und Wege, die es so wird nicht geben können, u.a. weil durch die Karl-Metz-Straße auch künftig die Straßenbahnen und Busse werden fahren müssen, und das wird gerade auch mit dem Mobinetz zementiert, um nur ein Beispiel zu nennen.
- Nach dem Verkauf wird die Bürgerschaft keinen Einfluss mehr haben, ob ihre Wünsche realisiert werden. Und was aus vollmundigen Versprechen privater Großinvestoren, denen die Stadt ihre Juwelen anvertraut hat, werden kann, erlebt Bergheim (!) gerade jetzt mit dem Alten Hallenbad. Da es verkauft und privatisiert ist, darf die Bürgerschaft nur noch kopfschüttelnd zuschauen. Oder freuen Sie sich über die Körperwelten?

**Ich möchte Sie bitten, sich möglichst zahlreich zu beteiligen am Bürgerbeteiligungsverfahren**

**und**

**die Gemeinderäte direkt anzusprechen!**

**Vielen Dank.**