

Wortbeitrag zum Thema Wohnen im Rahmen des
2. Bürgerforums zum Entwicklungskonzept Bergheim West
am Dienstag, den 7. November um 18.00 Uhr

„Urbanes Wohnen – ohne oder mit Betriebshof?“

Der Begriff „Urbanes Wohnen“ wird sehr unterschiedlich und kontrovers interpretiert, auch in Fachkreisen.

Wenn man genau hinschaut, wird er m.E. oft missbraucht, um z.B. das Plattmachen von erhaltenswerten Siedlungsarealen, die noch ein „gesundes Verhältnis“ von bebauter Fläche zu vorhandenen Grünflächen mit Aufenthaltsqualität aufweisen, zu begründen und dann eine kastenförmige Bebauung mit einer extremen Baudichte realisieren zu können. Man möge sich nur den Bebauungsplan für „Mark-Twain-Village Nord-Ost“ ansehen.

Ich verstehe unter „urbanem Wohnen“ allerdings etwas ganz anderes und auch manche Städteplaner und Architekten, wie die aktuelle Entwicklung zeigt.

Ab 2018 wird **„urbanes Gebiet“** als neue nicht nur denkbare, sondern auch realisierbare Kategorie Einzug in die Welt der Stadtplaner halten, angesiedelt zwischen den Kategorien Mischgebiet und Gewerbegebiet (vgl. Beitrag „Kommunen können ab 2018 „urbane Gebiete“ ausweisen - Gewerbe und Wohnen enger beieinander“, RNZ v. 07.11.2017).

Gerade haben sich die Fachleute im Rahmen des 42. Immobiliendialogs Rhein-Neckar in Ludwigshafen über die Vor- und Nachteile intensiv ausgetauscht.

Wohnen und Gewerbe sollen noch enger zusammenrücken können, sollen parallel untergebracht werden können. Und es soll wieder höher gebaut werden, auch, um die wenigen Grünflächen zu schonen. Es sollen wieder Quartiere der kurzen Wege entstehen bzw. erhalten bleiben! Eine Stadt der kurzen Wege mit Bäcker, Einkaufsmöglichkeit, Kindergarten und Arzt um die Ecke sowie Arbeitsplätzen, Gaststätten und Kultureinrichtungen in fußläufiger Entfernung und optimalem ÖPNV-Angebot, das private Auto soll eine untergeordnete Rolle spielen – das ist die Vision!

Bergheim West bietet mit dem Areal des Betriebshofes als Zentrum das Potential, das erste „urbane Gebiet“ Heidelbergs zu werden.

Was ist schon vorhanden? Arbeitsplätze für Kreative im Dezernat 16, eine überregionale neue Bildungseinrichtung F & U, der Landfriedkomplex mit Arbeitsplätzen, Gaststätten und verschiedenen Kultureinrichtungen, wie dem Taeter Theater, Geschäfte. Und der alte Betriebshof als entwicklungsfähiges Gewerbeareal.

Wie ist es realisierbar? Ein nach dem neuesten Stand der Technik und insbesondere des Lärmschutzes modernisierter Betriebshof wird nicht nur attraktive Arbeits- und Ausbildungsplätze im gewerblich-technischen Bereich bieten, sondern auch die Möglichkeit zur Schaffung von weiterem Wohnraum in zentraler Lage.

Bitte liebe Stadtplaner und Entscheidungsträger von Heidelberg, nutzen Sie die Chancen, die eine Überbauung zur Schaffung von Wohn- und Gewerberaum und von grünen Flächen und Wänden bietet. Nicht nur in Zürich-Kalkbreite wurde es vorgemacht, auch in Tel Aviv gibt es solche Planungen.

Die Gründe, das nochmals so vehement vorzutragen, sind einfach nachzuvollziehen: Auf diese Weise kann die für die Natur und das Stadtklima so wichtige Grünfläche am GO erhalten bleiben (vgl. Stadtklimagutachten von 2015). **Und:** Sie ist die letzte größere Grünfläche, die den Bewohnern in Bergheim-West zur Nah-Erholung und für Kinder als wohnungsnaher Natur-Erfahrungsraum noch zur Verfügung steht, denn die Bebauung des Penta-Parkes ist beschlossen, ihn wird es bald nicht mehr geben! Mit wenigen Ausnahmen haben sich die Teilnehmer des 1. Bürgerforums zu Bergheim-West für den Erhalt dieser Grünfläche ausgesprochen, wie unsere Auswertung zeigt.

Ein Betriebshof an dieser Stelle würde nicht nur die Grünfläche verschwinden lassen, sondern wäre zudem die teure Variante von beiden Standorten. Es ist zu erwarten, dass sich das jährliche Betriebsdefizit der HSB, das dann durch den städtischen Haushalt auszugleichen wäre, um bis zu 1,4 Mio. € erhöhen wird, wie unsere detaillierte Kostenbetrachtung zeigt (liegt Ihnen auch vor).

Gemessen an den durchschnittlichen Kostensätzen des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) könnten für die entstehenden Mehrkosten der Variante „Großer Ochsenkopf“ jährlich bis zu 185.000 Mehrleistungskilometer Straßenbahn oder bis zu 346.000 Mehrleistungskilometer Omnibus angeboten werden.

Mit dieser Mehrleistung ginge eine deutliche Attraktivitätssteigerung des Angebots einher, welche zu Verlagerungseffekten führen würde und so die MIV-Fahrleistung, und damit verbundene Umweltschäden, reduzieren kann.

Hier die wichtigsten Gründe für die zu erwartenden höheren Kosten:

- Der GO ist hinsichtlich der Investitionskosten die teure Variante, weil eine separate Busabstellanlage gebaut und die OEG-Strecke mit Haltestellen verschoben werden muss.
- Die längeren Wege beim Ein- und Ausrücken sowie die wegfallenden Synergien beim Personaleinsatz werden die Betriebskosten erhöhen.

Das kann keiner wollen, denn Heidelberg steht im deutschlandweiten Ranking des ÖPNV-Defizits je Einwohner und Jahr mit 170,14 € auf Platz 63, das ist die vorletzte Stelle vor Mülheim Ruhr.

Dies zeigt auch, dass die Standortentscheidung nicht nur ein Thema der Bergheimer Bewohner ist, sondern **alle Bewohner*innen Heidelbergs** angeht.

Der Standort an der Bergheimer Straße ist nicht nur die kostengünstigere Variante, nein, er bietet die Voraussetzungen für eine flexiblere Betriebsdurchführung mit zwei unabhängigen Anbindungen an das Straßen- und Schienennetz im Stadtgebiet. Er ist der Standort für den effizienteren Personaleinsatz. Das hat uns auch der Vertreter der RNV im persönlichen Gespräch am 29. September d.J. bestätigt.

Der Standort BhmStr stellt somit nicht nur die für den ÖPNV bessere und preiswertere Variante dar, sondern auch die mit erheblichem städtebaulichen Potential.

Die Beschlussvorlagen vom März 2014 und die daraus folgenden Beschlüsse im Gemeinderat zur Überbauung und Mehrfachbeauftragung haben zu Recht den Standort BhmStr favorisiert. Ich vermisse heute diese ideenreichen Entwürfe zur so genannten „Mehrfachbeauftragung“! Warum werden sie nicht gezeigt?

Und ein Letztes an die Stadtplaner und Entscheidungsträger:

➤ **Schneiden Sie Bergheim West nicht vom Neckar ab!**

Eine neue Neckarquerung (Radbrücke über den Neckar) muss einen direkten Zugang von der Vangerowstraße erhalten, so wie es beim Wehrsteg der Fall ist!

➤ **Wie kann die Straßenverkehrsbelastung reduziert werden?**

Fangen Sie an, das **Neuenheimer Feld als autofreie Zone** zu denken!

Dazu braucht man ein Konzept und einen leistungsfähigen ÖPNV mit einem gut funktionierenden Betriebshof!

Kontakt: aktionsbuendnis.bergheim.west@gmail.com