

FAQ: Betriebshof an die Speyerer Straße?

Das sind die Vorteile!



Die Diskussion über den zukünftigen Standort des Betriebshofs geht mit dem Bürgerentscheid am 21. Juli in die Endphase: Aktueller Standort in Bergheim, Ochsenkopfwiese oder die Alternative an der Speyerer Straße? Die Heidelberger Grünen werben beim Bürgerentscheid für 3 x Ja und erklärt, warum die Speyerer Straße aus ihrer Sicht die beste Lösung ist.

FAQ: Betriebshof auf Speyerer Straße? Das sind die Vorteile!

Die Ochsenkopfwiese ist eine wichtige, schützenswerte innerstädtische Grünfläche. Beim Bürgerentscheid am 21. Juli geht es aber um viel mehr: Es geht um die Chance, den Heidelberger ÖPNV zukunftsfähig zu erweitern, indem ein Standort an der Speyerer Straße in Betracht gezogen wird. Dann kann am alten Standort in Bergheim ein ökologisches, gemischtes, urbanes Quartier mit bezahlbarem Wohnraum und hohem Grünflächen-Anteil entstehen. Der Erhalt der Ochsenkopfwiese bedeutet NICHT den Verbleib des Betriebshofs am alten Standort.

Wenn Sie mit JA stimmen, stimmen Sie für:

- JA – Ochsenkopfwiese erhalten!
- JA – Betriebshof verlagern und in Bergheim Platz für Neues schaffen!
- JA – PHV klimafreundlich mit Straßenbahn anbinden!

Warum ist die Speyerer Straße der geeignetste Standort für den Betriebshof?

Der bisherige Recyclinghof an der Speyerer Straße hat als Standort für den Betriebshof gleich mehrere Vorteile: Es kann kostengünstig gebaut werden ohne große Grünflächen zu vernichten, auf die bisherige Fläche des Recyclinghofes passt neben dem Betriebshof auch ein verkleinerter Recyclinghof. Die Platzverhältnisse sind ausreichend, somit entstehen keine Einschränkungen bei der Unterbringung der Fahrzeuge, auch Reserveflächen sind vorhanden. Zudem beschleunigt der Standort den Bau der dringend benötigten Straßenbahn ins Patrick-Henry-Village (PHV) und die Weiterführung nach Schwetzingen. Auch die Schaffung des Landwirtschaftsparks wird durch die Anbindung an die Straßenbahn gestützt. Darüber hinaus verhindert der Standort Speyerer Straße die ökologisch und klimatologisch negativen Eingriffe an der großen Ochsenkopfwiese und ermöglicht gleichzeitig die Entwicklung in Bergheim West.

Was passiert mit dem freigewordenen Areal in Bergheim West, wenn der Betriebshof in die Speyerer Straße verlegt wird?

Das jetzige Areal des Betriebshofs kann städtebaulich weiterentwickelt werden. Dort kann ein urbanes Viertel mit Cafés, Einzelhandel, Kreativwirtschaft, bezahlbarem Wohnraum

und öffentlich zugänglichen Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität im Herzen Bergheims entstehen. Wir wollen Bergheim Mitte eine Entwicklungschance und Grünflächen geben.

Wo liegt eigentlich der Recyclinghof an der Speyerer Straße?

Das Areal gehört zu Kirchheim und geht vor dem Pleikartsförsterhof rechts von der Speyerer Straße ab, von einem schmalen Querstreifen getrennt entlang des Diebswegs. Die Kleingärten entlang der Speyerer Straße sind durch den Betriebshof nicht betroffen, allerdings werden diese durch eine Straßenbahnanbindung von PHV und Schwetzingen beeinträchtigt - unabhängig vom Betriebshof.

Gibt es genug Platz auf dem Recyclinghof in der Speyerer Straße

Die Fläche des Areals beträgt etwa 5 Hektar, für den Betriebshof würden inkl. Erweiterungspotentiale 4 Hektar benötigt – es gibt also genug Platz für Betriebshof und Recyclinghof. Zudem wird der Recyclinghof derzeit ineffektiv genutzt. Eine sinnvolle Neuordnung würde Platz schaffen und dadurch die Abläufe auf dem Recyclinghof optimieren. Auf einen Betriebshof an der Speyerer Straße passen laut bestehender Machbarkeitsstudie 45 Bahnen und 53 Busse und dieser ist auch zukünftig erweiterbar - im Gegensatz zum Ochsenkopf.

Am Standort Ochsenkopf (46 Bahnen und 36 Busse) dagegen sind die Kapazitäten bereits bei Fertigstellung zu klein: Die Busse müssen zur Wartung und Reparatur nach Mannheim gebracht werden. Außerdem fehlt Abstellfläche für die wachsende Busflotte: 11 müssen an anderer Stelle Platz finden und mittelfristig muss ein weiterer Betriebshof für Elektro- bzw. wasserstoffbetriebene Busse eingerichtet werden, teilte die rnv überraschenderweise mit (RNZ vom 18.06.2019).

Ein neuer Betriebshof ist zweifellos dringend nötig. Wer den Klimaschutz und den notwendigen Ausbau des ÖPNV ernst nehmen möchte, kommt nicht an einem Straßenbahnausbau v.a. in den Süden Heidelbergs aus, da von dort die hauptsächlichen Pendlerströme nach Heidelberg kommen. 63.000 Menschen pendeln täglich nach Heidelberg ein, zum Großteil mit dem eigenen PKW. Daher kommen derzeit Pläne für den Straßenbahnausbau nach Walldorf, Wiesloch und Schwetzingen wieder auf den Tisch. Diese Strecken würden mindestens sechs zusätzliche Straßenbahnen benötigen, die am Ochsenkopf keinen Platz mehr hätten. Dazu kommen 2 zusätzliche Straßenbahnen für die Altstadt und 4 für Weinheim (Verlängerung Linien 24). Insgesamt also 12 weitere Fahrzeuge. Der Ochsenkopf ist schon bei Fertigstellung zu klein und nicht zukunftsfähig.

Bedeutet ein Betriebshof entlang der Speyerer Straße das Aus für den Landwirtschaftspark?

Nein, überhaupt nicht! Wir Grüne machen uns für den Landwirtschaftspark stark und sind davon überzeugt, dass der Betriebshof entlang der Speyerer Straße den nötigen Straßenbahnbau zur PHV und nach Schwetzingen beschleunigt und daher für einen schnellstmöglichen und guten Nahverkehrsanschluss sorgt. Der Landwirtschaftspark könnte ein Schlüsselprojekt der Internationalen Bauausstellung werden. Ein Projekt, das es in dieser Weise noch nicht gibt. Ein Ort, an dem man lokale Lebensmittelproduktion erleben und sich

wohnnah erholen kann. Ein ehemaliger Transitraum, welcher künftig die Stadtteile Kirchheim, Bahnstadt, Patrick-Henry-Village und die Nachbargemeinde Eppelheim landschaftlich miteinander vernetzen soll.

Was kostet der Betriebshof an der Speyerer Straße?

Die Kosten werden laut Machbarkeitsstudie aktuell auf 65,2 Millionen Euro geschätzt. Damit ist der Recyclinghof deutlich günstiger als die beiden anderen Varianten. Ein Betriebshof mit begehbarem Dach entweder auf dem Ochsenkopf oder am Standort in Bergheim kosten beide jeweils über 87 Millionen Euro. Auch bei den jährlichen Finanzierungskosten liegt der Standort auf dem Recyclinghof mit rund 2 Millionen Euro unter den anderen Standorten.

Aber es gibt doch keine Machbarkeitsstudie für den Recyclinghof. Es gibt eine Studie für das Airfield, oder?

Die Machbarkeitsstudie für das Airfield kann leicht auf das Gelände des Recyclinghofes übertragen werden, dieser liegt ja noch näher am zukünftigen Gleis Richtung PHV in der bevorzugten Führung. Der Landwirtschaftspark benötigt auch einen ÖPNV-Anschluss, wie auch die Großsporthalle und der Heidelberg Innovation Park und die Fortführung nach Schwetzingen. Das passt alles sehr gut zusammen.

Ist der Bau des Betriebshofes entlang der Speyerer Straße abhängig von einer Straßenbahnplanung nach PHV und Schwetzingen?

Die Planungen sind zunächst einmal unabhängig. Aber klar ist, dass das PHV mit künftig 10.000 Einwohner*innen und 5.000 Arbeitsplätzen einen Straßenbahnanschluss benötigt. Das sieht auch die Stadtverwaltung so. Sie hat bereits drei verschiedene Trassen-Varianten geprüft und die Trasse entlang der Speyerer Straße wird dabei die bevorzugte sein. Die Trasse birgt weitere Synergieeffekte durch eine bessere Anbindung der Stadtteile Pfaffengrund und Kirchheim sowie die Anbindung der geplanten Großsporthalle, des Heidelberg Innovation Park und des Landwirtschaftsparks an das Straßenbahnnetz.

Wie wird die Speyerer Straße an das Straßenbahnnetz angebunden?

Eine Trassenführung entlang der Speyerer Straße wäre eine Win-Win-Situation. Dadurch könnte Patrick Henry Village an das Straßenbahnnetz angeschlossen und die dringend benötigte ÖPNV-Anbindung der neuen Großsporthalle und eines im Bereich des Airfields geplanten Landwirtschaftsparks entstehen sowie perspektivisch auch Schwetzingen zu angebunden werden. Je nach Trassenführung würden auch die Stadtteile Pfaffengrund oder Kirchheim von einer zusätzlichen ÖPNV-Anbindung profitieren. Eine Anbindung von PHV und Schwetzingen über die Trasse der Kirchheimer Straßenbahn macht keinen Sinn, da diese Trasse bereits jetzt in den Hauptverkehrszeiten voll ist. Außerdem würde dann eine Verlängerung der Kirchheimer Trasse nach Sandhausen und Walldorf nicht mehr möglich sein, durch die eingleisigen Abschnitte in Kirchheim.

Dauert die Entwicklung nicht zu lange?

Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass das die Speyerer Straße in der gleichen Liga spielt wie die anderen beiden Standortoptionen. Die zeitliche Differenz zwischen der Entwicklung der

Speyerer Straße und der anderen beiden Standorte wäre nicht allzu groß. Die Anbindung kann in zwei Bauabschnitten erfolgen so dass der neue Betriebshof beschleunigt angebunden wird und die kolportierte Bauzeit von 10 Jahren deutlich unterschritten werden kann - in Karlsruhe werden Linien in 5 Jahren geplant und gebaut. Was macht die Heidelberger Stadtverwaltung falsch, um nicht auch so schnell handeln zu können?

So oder so muss die Anbindung von PHV mit der Straßenbahn sofort angegangen werden, um dort nicht den Fehler aus der Bahnstadt zu wiederholen, als die Straßenbahn erst viele Jahre später in Betrieb ging, nachdem die ersten Bewohner*innen längst samt ihren Autos eingezogen waren.

Aber gibt es auf dem Recyclinghof nicht Ausgleichflächen für die Eidechsen aus der Bahnstadt?

Wir haben diese Aussage überprüft, mit Vertreter*innen von Naturschutzverbänden gesprochen und die Vorlagen des Gemeinderats gesichtet. Wir konnten bisher keine Hinweise auf Ausgleichflächen für die voraussichtlich benötigte Fläche finden.

Wie ist das genau mit den Eigentumsverhältnissen am Recyclinghof bzw. dorthin?

Der Recyclinghof liegt auf städtischer Fläche. Bis zum Recyclinghof gibt es nur wenige private Flächen.

Bleibt bei einem JA der Betriebshof automatisch in Bergheim?

Nein. Das stimmt nicht! Der Erhalt der Ochsenkopfwiese bedeutet NICHT den Verbleib des Betriebshofs am alten Standort. Es gibt einen Entschluss zum Ochsenkopf, wenn dieser durch den Bürgerentscheid aufgehoben wird, muss ein neuer Beschluss gefasst werden.

Warum soll die Ochsenkopfwiese erhalten werden?

Die Ochsenkopfwiese ist ökologisch und klimatologisch wichtig für Heidelberg. Seit der Auflassung des OEG-Güterbahnhofes vor gut 40 Jahren hat sich auf dem Areal des Großen Ochsenkopfes eine Wiese mit beeindruckendem Artenreichtum und großem Baumbestand entwickelt. Die Natur hat sich eine lange Zeit vergessene Fläche einfach zurückgeholt. Bei einer Begehung durch NABU und BUND wurden mehr als 200 verschiedene Pflanzen und viele Insekten und Vögel gezählt. Bereits 2012 hat die Pädagogische Hochschule Heidelberg hier das Projekt „Naturbildungspunkt – Naturschutz lernen durch Lehren“ initiiert. Das Ziel war, die vielen heimischen Pflanzen und Tiere dieses naturbelassenen Standorts kennenzulernen und auf deren Verdrängung durch Flächenversiegelung aufmerksam zu machen, die letztlich in einer Kettenreaktion auch zu starkem Rückgang an Zahl und Artenreichtum von Insekten und der von ihnen lebenden Singvögel führt. Die 3 ha große Ochsenkopfwiese mit ihren über 100 Bäumen – aktuell ausgewiesen als Gewerbegebiet – muss daher unbedingt erhalten und der bestehende Flächennutzungsplan entsprechend geändert werden.

Aber ein grünes und begehbare Dach sorgt doch für einen Ausgleich?

Erst Bäume fällen, Wiese abtragen, dann tieferlegen, versiegeln und später wieder begrünen! Es klingt wie ein Witz: Erst wird die 3 ha große Ochsenkopfwiese abgetragen und

die Bäume gefällt, dann das Gelände um ca. 2m tiefergelegt. Für 73 600 m³ Bodenaushub sind 3680 LKW-Ladungen nötig, die auf eine weit entfernte Deponie verbracht werden müssen, denn im näheren Umkreis gibt es keine Flächen. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden auf die erstellte Halle wieder viele tausend Tonnen Erdreich aufgebracht, begrünt und an den Rändern mit Bäumen bepflanzt. Da das begrünte Dach keine Verbindung zum Erdreich besitzt ist eine ständige Bewässerung erforderlich, ebenso ein Drainagesystem um überschüssiges Wasser abzuleiten. Ob die Bäume auf dem Dach wirklich anwachsen ist ungewiss. Zudem muss die gewaltige Dachlast durch entsprechende Verstärkung und zahlreiche Stützpfiler abgefangen werden, wodurch sich die Abstellfläche in der Halle verringert. Veranschlagte zusätzliche Kosten: ca. € 20 Mio. Von diesen 20 Millionen Euro könnte die Stadt könnte man 140 Familien 150T€ Baukostenzuschuss geben oder 140 Neubauwohnungen dauerhaft und verlustfrei für unter 8€/qm vermieten oder 7 Straßenbahnen der neuesten Generation anschaffen.

Immer noch nicht überzeugt?

Gerne laden wir Sie zu folgende Veranstaltungen ein:

- **Fr, 12. Juli, 14 – 15.30 Uhr:** Ortstermin Speyerer Straße mit Theresia Bauer
Mehr Infos: <https://www.gruene-heidelberg.de/termin/3x-ja-fuer-heidelberg-ortstermin-speyerer-strasse/>
- **Sa , 20. Juli, 17 – 20 Uhr:** Radtour vom Betriebshof ins PHV mit Franziska Brantner
Mehr Infos: <https://www.gruene-heidelberg.de/termin/3x-ja-fuer-heidelberg-radtour-vom-betriebshof-ins-phv/>

Kommen Sie mit uns vor Ort ins Gespräch und stellen Sie Ihre Fragen!

Gerne auch per Mail an geschaeftsstelle@gruene-fraktion.heidelberg.de

Weitere Infos unter www.GrüneHD.de/bürgerentscheid

3 x JA für Heidelberg! JA beim Bürgerentscheid am 21. Juli 2019! Gehen Sie wählen!

Kontakt:

Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
Rathaus, Zimmer 019
Marktplatz 10
69117 Heidelberg
06221/58-4717-0
geschaeftsstelle@gruene-fraktion.heidelberg.de
www.GrüneHD.de

(Stand: 11. Juli 2019)