

Bahnstadt

info

Infobrief des Stadtteilvereins Bahnstadt e.V.

Nr. 7 | 20.04.2013

Herrlichstes Badewetter...

...hatten wir bislang noch nicht. Aber bei 26 Grad Wassertemperatur sind die Außentemperaturen ziemlich egal: Seit 14. April hat das Thermalschwimmbad in der Vangerowstraße 4 geöffnet, täglich von 8 bis 20 Uhr

Kürzere Öffnungszeiten im Hallenbad

Die Öffnungszeiten im City-Bad im Darmstädter-Hof-Centrum sind jetzt kürzer: Dienstags bis freitags kann jeweils von 7 bis 14 Uhr geschwommen werden. Samstag ist von 11.30 bis 17.30 Uhr geöffnet; Mo + So bleibt das Bad geschlossen.

ENERGIEladen öffnet am 23. April

Im ENERGIEladen in der Hauptstraße 120 bieten die Stadtwerke Heidelberg neben Kundenservice Beratung zu ihren Strom-, Gas- und Fernwärmeprodukten sowie zum Thema Energieeffizienz. Eröffnung ist am Dienstag, den 23. April, um 14 Uhr

Bahnstadt-Stammtisch „Baubegutachtung“ am 6. Mai

Am 6. Mai um 20.00 Uhr findet im LA33 Bahnstadttreff ein Stammtisch zum Thema „Was Baugutachter helfen können“ statt.

Den Bahnstädtern wird bald mit Holz eingeheizt!

Freude beim Richtfest: Die erste Stromeinspeisung des Holz-Heizkraftwerks der Stadtwerke Heidelberg in Heidelberg-Pfaffengrund ist für Ende Juli geplant und der Probetrieb soll im Herbst/Winter 2013 abgeschlossen sein.

Spatenstich Dezember 2011, Baubeginn Frühsommer 2012, Richtfest April 2013 und die erste Stromeinspeisung im Juli 2013. Zeitlich im Plan und kostenmäßig 10% darunter - der Stolz war den Rednern beim Richtfest deutlich anzumerken.

Das Richtfest mit über 200 Gästen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Nachbarschaft und natürlich dem beteiligten Baugewerbe, fand im Holzlager statt, im obigen Titelfoto der mit Holz verkleidete Bau auf der rechten Seite. Häppchen zum Sekt, stolz hallende Reden in der sauber gereinigten, etwa 7 m hohen Lagerhalle, Richtspruch, Führungen durch die Anlage, und ein gutes Abendessen mit ausgezeichneten Weinen aus der Pfalz verwöhnten die Gäste.

Alle freuten sich offensichtlich über den im sächsischen Dialekt vorgebrachten Richtspruch des Poliers:

Oberbürgermeister Dr. Eckart Würzner, im Foto links und rechts von Peter Erb und Dr. Rudolf Irmischer flankiert, beide Geschäftsführer der Stadtwerke Heidelberg.

Zukünftig werden also 90% Landschaftspflegematerial und Grünschnitt sowie 10% Waldrestholz aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern den Bahnstädtern Wärme und Strom liefern. Da die Anlage für 6.000 Passivhaus-Haushalte ausgelegt ist, werden nicht nur die komplette Bahnstadt, sondern auch Teile von Eppelheim versorgt. Dass das Holz, das aus einem Umkreis von höchstens 75 km rund um Heidelberg stammen wird, vorwiegend aus Reststoffen zusammensetzt ist, wird durch die Festlegungen in den langfristigen Holzlieferverträgen bestimmt. Damit soll den Wäldern keine Substanz entzogen werden. 60.000 t werden jährlich benötigt, 30 mal die Kapazität der Lagerhalle, 18 t pro Stunde.

Die Verbrennung in der „Feuerbox“ heizt die 28.000 l Wasser des Kessels auf und setzt eine Turbine mit 460°C und 36 bar unter Dampf, die dann 3 MW elektrisch und 10,5 MW thermisch produziert, für Strom und Wärme. Das Holz-Heizkraftwerk für die Bahnstadt ist damit eine der größten dezentralen Anlagen bundesweit auf der Basis von Holz und Kraft-Wärme-Kopplung.

Was ist mit der Asche? Die soll nach einigen Monaten Betrieb, d.h. wenn Feuerung und Leistung optimal eingestellt sind, auf Bestandteile analysiert werden. Je nach Schadstoffgehalt kann sie dann entweder auf Felder oder in Wälder als Düngemittel verbracht, oder im Straßenbau verwendet werden.

Derzeit wird das Holz-Heizkraftwerk an das Strom- und das Fernwärmenetz angeschlossen. Es ist der erste Baustein der Energiekonzeption 2020, mit der die Stadtwerke die Energiewende vor Ort voranbringen wollen: nachhaltige Energieversorgung, klimaneutrale Kommune (bis 2050), höhere Wertschöpfungstiefe und eine größere Unabhängigkeit von den Energiemärkten.

Wer wissen möchte, wo die Anlage steht, fährt einfach den Diebsweg zur Eppelheimer Straße, biegt dort links ein und sieht rechts gleich das Grundstück der Stadtwerke. Das markante Gebäude liegt etwas zurückgesetzt und ist leicht zu erkennen.

Dass die Plansumme von über 22 Mio € um rund 10% unterschritten



Foto-Vernissage im LA33 Bahnstadttreff

Am Samstag, den 11. Mai läutet ab 19 Uhr eine Vernissage die Projektreihe „Kunst im Bahnstadttreff“ ein. Ausgestellt werden Fotokunstwerke der Künstlerin Doro Rola, die in naher Zukunft unter dem bürgerlichen Namen Ingrid Nikoleit in der Bahnstadt wohnen wird. Die Ausstellung geht bis 8. Juni.

Bahnstadt-Stammtisch „Telekommunikation und Vernetzung“ am 3. Juni

Am 3. Juni um 20.00 Uhr findet im LA33 Bahnstadttreff ein Stammtisch zum Thema „Telekommunikation und Vernetzung in der Bahnstadt“ statt.

wurde, ist bei solchen Bauvorhaben eher die Ausnahme. Plietsch, wie die Bahnstädter nun mal sind, wissen sie auch schon, was mit dem gesparten Geld gemacht werden kann. Das lesen Sie im nächsten Artikel... (nr)

Weniger Brücken für die Bahnstadt?

Jeder, der in den vergangenen Jahren bei der Immobilienabteilung der Sparkasse Heidelberg eine Wohnung in der Bahnstadt erwarb, kennt noch das große Poster an der Wand: Die Rahmenplanung des neuen Stadtteils. Gleich mehrere Radbrücken finden sich eingezeichnet, die Straßen und Gleiskörper überwinden, und die Bahnstadt an die benachbarten Stadtteile anschließen sollen. Die Bahnstadt soll nicht nur im Energieverbrauch und bei der CO₂-Reduktion Maßstäbe setzen, sondern durch eine vorbildliche Infrastruktur mit direktester Anbindung an Zentrum und benachbarte Stadtteile auch das Auto im Stadtverkehr weitgehend überflüssig machen.

Große Pläne, die auf dem Papier nur Zustimmung ernteten, aber nun in der Tagespolitik angekommen sind – und damit Finanzierungsvorbehalten und Interessenkonflikten begegnen.

Geräuschlos ging es noch bei der Brücke über die Speyerer Straße, die v.a. die Anbindung an die Schulen zwischen West- und Südstadt schafft. Aber die Brücken über die Bahngleise ernten nun Widerspruch. Müssen es so viele sein? Sind nicht Czerny-Brücke und Montpellier-Brücke ausreichend? Was ist mit dem stillgelegten Posttunnel? Und die geplante Weiterführung ins Neuenheimer Feld: Da stehen doch Wehrsteg und Ernst-Walz-Brücke zur Verfügung, warum noch eine neue Neckarquerung?

Eine erste Antwort findet sich beim Blick über die Gleisanlagen. Unser Nachbarstadtteil Bergheim ist schon heute als „Durchfahrts“-Stadtviertel unter Druck, Teile des Stadtgebiets sind durch die Mittermaier-Straße regelrecht abgetrennt. Führen fehlende Brücken und damit unattraktive Radverbindungen dazu, dass das Auto für tausende Anwohner und Beschäftigte in der Bahnstadt alternativlos bleibt, kommt es in Bergheim unvermeidbar zum Verkehrskollaps. Keine gute Aussicht für die dort sowie-

so schon leidgeprüften Anwohner. Umgekehrt wird sich der Norden der Bahnstadt – mit Großraumkino, Halle02, studentischem Leben, flankierender Gastronomie und neu gestaltetem Bahnhofsvorplatz Süd – auch zum Magneten für die angrenzenden Stadtteile entwickeln. Und auch diese Besucher der Bahnstadt müssen über die Gleise kommen (und zuvor Bergheim durchqueren).

Die jetzige Infrastruktur ist für den Radverkehr in und aus der Bahnstadt nicht ausreichend. Czerny- und Montpellier-Brücke sind für Radfahrer und Fußgänger gleichermaßen unattraktiv: Sie sind breit, laut und vorrangig für Autofahrer optimiert, wie die Zufahrten zeigen. Die anschließenden Straßen bieten gar keine oder viel zu schmale Rad- und Fußwege. Auch der weitere Weg ins Neuenheimer Feld ist mühsam. Der Wehrsteg ist – wenn man ihn bei Querung der Autobahnzufahrt unversehrt erreicht – nur mit entsprechender Fitness zu besteigen, Rad steil bergauf schieben inklusive. Eltern mit Kinderanhänger? Ältere Menschen? Menschen mit Handicaps? Da sind die Treppen für Radfahrer Endstation. Die Ernst-Walz-Brücke? Muss jetzt schon über 7.000 Radfahrer pro Tag bewältigen, die vielfältig zuvor und danach die Straßen und den PKW-Verkehr queren müssen.

Die Schaffung einer guten Radinfrastruktur ist nicht nur ein Anliegen von Bewohnern und Besuchern des neuen Stadtteils. Vor allem der neue Campus der Bahnstadt ist auf gute Verbindungen über den Neckar angewiesen, will man eine Vernetzung mit den Forschungseinrichtungen im Neuenheimer Feld erreichen. Wissenschaftler nutzen eifrig das Rad, um zwischen DKFZ, Kliniken und Technologie-Park zu pendeln. Eine funktionierende Radachse Neuenheimer-Bahnstadt (und dann mit Weiterführung über den alten Bahndamm in die Konversionsflächen der Südstadt) belebt den neuen Campus und zukünftige Standorte – dann „schafft Wissen tatsächlich Stadt“. Oder etwas provokanter formuliert: Wäre die Bahnstadt derzeit keine „Insel“ im Radverkehr, sondern bereits jetzt gut zu erreichen, so würde vielleicht nicht nur das Stadttor 2, sondern bereits auch Skylabs 2 hinter den Kulissen intensiv vorbereitet werden.

Man mag über Formen der Brücken streiten, vielleicht sogar über die absolute Zahl. Man kann über einen

Ausbau des Wehrstegs zu einer echten Rad- und Fußgängerquerung nachdenken, wenn man optisch keine weitere Brücke über den Neckar führen will.

Aber nur mit der Schaffung einer echten Radachse Neuenheim-Bergheim-Bahnstadt-West-/Südstadt, die Fluss, Autobahn und Gleiskörper unter sich lässt, hilft man Heidelberg, seine wesentlichen Ressourcen für künftiges Wachstum optimal zu schöpfen: Ausbau und Vernetzung des wissenschaftlichen Sektors und Vorbildfunktion in Umwelt- und Klimaschutz. Von der Lebensqualität für Alt und Jung ganz zu schweigen. (rd, fb)

Vielfaltsgemeinschaft als Lerngemeinschaft

Da wo Langer Anger und Grüne Meile zusammenstoßen, soll nach den Vorstellungen von Dr. Nicolas Albrecht-Bindseil ein Mehrgenerationenhaus entstehen. Das war Thema des Bahnstadt-Stammtisch am 15. April. Geplant, aber noch nicht genehmigt, wie mehrfach betont wurde.

Vorbild ist das bestehende Mehrgenerationenhaus Heidelberg: Wohnen für Singles, Studierende, Alleinerziehende, Senioren und Familien in Eigentum und Vermietung. Also heterogene Bewohner, die ihre Nachbarschaft aktiv gestalten. Wohnen, ergänzt durch kleinräumiges Gewerbe, Cafés, Gastronomie, Kultur. Dabei wird auf kulturelle Impulse und Stimulation ebenso Wert gelegt, wie auf Geborgenheit und Pflege, und langfristige Wohnperspektiven.

Nach Dr. Albrecht-Bindseil's Vorstellungen kann dies nur mit einer „Sozialraummoderation“ funktionieren, also einem Quartiersmittelpunkt, der nachbarschaftliche Aktivitäten organisiert und für Pflegebedürftige Angebote wie Service-Wohnen, ambulante Pflege und Tagespflege bereitstellt, wobei der Anteil der Pflegebedürftigen 5-7% nicht überschreiten sollte.

Herr Dohmeier von der Entwicklungsgesellschaft Heidelberg wies darauf hin, dass vieles davon bereits dem Konzept der Bahnstadt entspricht. Andererseits könnte ein Mehrgenerationenhaus der übrigen Bahnstadt zusätzliche Impulse in Richtung Vielfaltsgesellschaft und Nachbarschaftsgestaltung verleihen. (nr)