

1. Vorsitzender: Sebastian Hyneck
Friedrich-Naumann-Weg 14
89522 Heidenheim
Amtsgericht Ulm VR 660638
heidenheim@vcd.org
heidenheim.vcd-bw.de

Heidenheim, 10.02.2022

Zur Planung der Stadtrandstraße Giengen

Teilstück – „Stadtrandstraße-Ostumfahrung /-Anbindung“

Seit langem plant Giengen eine Stadtrandstraße im Süden der Stadt. Ziele sind die bessere Erschließung des Gewerbegebietes Ried für den Kraftverkehr und eine Entlastung der Innenstadt durch eine Umgehungsstraße.

Die jüngsten Konkretisierungen der Planungen zeigen ein Vorgehen in einzelnen Abschnitten; vorliegend möchte der VCD Stellung zum ersten Teilstück nehmen, im Hinblick auf die gesamte Planung der Straßentrasse unter Einschluss der damit ermöglichten neu erschließbaren Gewerbeflächen. Dies erscheint deshalb geboten, weil das nun in Angriff genommene erste „Sackgassen-Stück“ für sich alleine kaum einen verkehrlichen Sinn hat. Ganz anders stellt sich der Sachverhalt dar, wenn die beiden anderen Teilstücke zur Umfahrung Hohenmemmingens und zum Anschluss an die B 492 ebenfalls gebaut werden – wie auf einzelnen Übersichtsdarstellungen bereits zu sehen ist.

Für den Erhalt des Rieds

Das bisherige Gewerbegebiet ist bereits gut angebunden und der Straßenneubau würde zur Zerstörung der natürlichen Riedflächen führen. Dort gibt es viele, biologisch wertvolle Wassergräben und Randzonen in den Riedwiesen. Sie bieten Bibern, Fledermäusen, Libellen, Laubfröschen und anderen Amphibienarten sowie vielen Vogelarten wichtige Lebensräume. Der Aischbach ist für die Fledermäuse beispielsweise auch eine wichtige Leitstruktur zwischen ihren Quartieren und den Jagdgebieten.

Dies gilt umso mehr, als zu erwarten ist, dass wenn die komplette Umgehungsstraße erst einmal gebaut sein wird, für das Gewerbe nicht nur Flächen nördlich, sondern auch südlich erschlossen werden sollen. Das Gewerbegebiet erführe also eine deutliche Ausweitung Richtung Hohenmemmingen / Hermaringen; damit wären auch die erheblichen Kosten für den Straßenbau besser gerechtfertigt.

Flächenerhalt ist Nachhaltigkeit, Umweltschutz und Klimaverträglichkeit

Ganz allgemein muss der Flächenverbrauch gestoppt werden, da er im Widerspruch zu allen Anstrengungen für Nachhaltigkeit, Umweltschutz und Klimaverträglichkeit steht. Die Überschwemmungskatastrophen in Deutschland diesen Sommer 2021 haben gezeigt, dass der menschengemachte Klimawandel auch bei uns wirksam wird.

Landesentwicklungsplan einhalten statt 17 Hektar Flächen verbrauchen

Ganz konkret steht der Straßenbau im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des geltenden Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg von 2002: „Eine Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger und eine Vermeidung zusätzlichen motorisierten Verkehrs; die natürlichen Lebensgrundlagen dauerhaft zu sichern; die Naturgüter Boden, Wasser, Luft und Klima sowie die Tier- und Pflanzenwelt zu bewahren und die Landschaft in ihrer Vielfalt und Eigenart zu schützen.“

Die jetzt geplante Straße, vor allem in Hinblick auf den zu erwartenden Komplettausbau wäre das genaue Gegenteil: Der Straßenneubau führt zu mehr motorisiertem Verkehr, Schädigung der natürlichen Lebensgrundlagen, Versiegelung von landwirtschaftlicher Fläche und Zerstörung von Landschaft, Tier- und Pflanzenwelt. Die Bauarbeiten ziehen eine Versiegelung von rund 5 Hektar für den Straßenbau und mindestens weitere rund 12 Hektar für Gewerbeflächen nach sich. Für notwendige Ausgleichsflächen müssen der Landwirtschaft weitere Flächen aus der Nutzung genommen werden. Neben dem Verlust landwirtschaftlicher Nutzfläche sind solche Ausgleichsflächen oft nur dann wirksam, wenn sie entsprechend gepflegt werden z. B. durch Rückschnitt von Büschen und Bäumen, Freiräumen von verlandeten Wassergräben usw. Das kann mitunter eine Aufgabe für alle Ewigkeit sein, nimmt man den Zweck der Ausgleichsflächen ernst.

Mehr Straßen – mehr Probleme

Die erwartete Entlastung der Innenstadt durch die Umgehungsstraße wird allenfalls nur von kurzer Dauer sein. Die höhere Bequemlichkeit und schnellere Erreichbarkeit vieler Ziele per Auto wird mittelfristig deutlich mehr Verkehr erzeugen, mit mehr Lärm, Abgasen, Schädigung der natürlichen Lebensgrundlagen, Versiegelung von landwirtschaftlicher Fläche und Zerstörung von Landschaft, Tier- und Pflanzenwelt und mit mehr Verletzten und Verkehrstoten. Eine Entlastung der Innenstadt ist vor allem dann zu erwarten, wenn sich neue Supermärkte und Drogeriemärkte im neuen Industriegebiet ansiedeln. Einzelhandelsgeschäfte in der Innenstadt werden dadurch uninteressanter und seltener angesteuert. Das Ausbluten der Innenstadt wird so weiter gefördert, die Verkehrsentslastung ist hier ein Nebeneffekt.

Mehr Straßen – mehr Verkehr

In den Siebziger Jahren war bereits bekannt: Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten. Was damals jedoch nicht bedacht wurde: Wer Straßen baut, verschärft die Klimakrise.

Es ist seit langem belegt, dass neue Straßen nicht nur den bestehenden Verkehr aufnehmen, sondern sogar selbst noch zusätzlich Verkehr hervorrufen, quasi erzeugen, einfach durch ihre Attraktivität. Daher ist zu erwarten, dass auch diese Umgehungsstraße weiteren Verkehr anziehen bzw. erzeugen wird.

VCD lehnt den Neubau einer Umgehungsstraße ab

Die Liste der Gründe, die gegen den Neubau einer Umgehungsstraße sprechen, ist lang und erdrückend. Das erste Teilstück, für sich genommen ist schon problematisch genug und andererseits nahezu nutzlos. Nützlich ist es vor allem als Auftakt einer Umgehungsstraße, die durch das geplante tote Sackgassenstück fast erzwungen wird und zum Erschließen eines weiteren (nach dem GIPA7) sehr großen Industriegebiets im Brenztal mit entsprechend vielen negativen Folgeerscheinungen.

Der VCD als ökologischer Verkehrsclub lehnt daher im Hinblick auf den Vollausbau schon den Bau dieses ersten, als solches wenig nützlichen, Teilstücks unter allen Umständen grundsätzlich ab. Insbesondere spricht er sich gegen den Weiterbau und die zu erwartende Erschließung eines neuen großen Industriegebiets im Ried aus.

VCD unterstützt gute Entscheidungen in Giengen

Es hilft nicht, nach Stuttgart und Berlin zu zeigen. Vor Ort wird gehandelt, lokal in Giengen werden die Weichen in die Zukunft gestellt. Wie diese aussieht, entscheiden die gewählten Vertreter vor Ort.

Der VCD ist gerne bereit, mit verkehrspolitischen Sachverstand und großem Engagement bei der Entwicklung von Alternativen zu unterstützen. Anderer, besserer Verkehr entlastet die Innenstadt und macht sie menschenfreundlicher und lebenswerter. Viele gute Beispiele zeigen den Erfolg solcher Vorgehensweise.

Lassen Sie uns heute so planen und entscheiden, dass die Welt auch noch morgen für unsere Kinder und Enkel lebenswert ist!

Mobilität per Fahrrad

Sollte sich die Politik entgegen aller hier aufgeführten Gründen doch dazu entscheiden, weitere Straßen zu bauen, Landschaft zu verbrauchen und mehr Kraftfahrzeugverkehr zu erzeugen, dann soll aufgrund der Bebauung und der somit entstehenden Ziele auch ein gutes Angebot für Fahrradfahrer geschaffen werden. Ein umwegarmes, engmaschiges, attraktives und nutzerfreundliches Radwegnetz in dem Industriegebiet und entlang der Umgehungsstraße muss von Anfang an mitgeplant werden. Es ist wichtig dies als Angebot mitzudenken, damit die zukünftige Verkehrsachse und das neu entstehende Gebiet auch mit umweltfreundlichen Fahrzeugen genutzt wird.

Zwei Radwege existieren schon in dem Gebiet: Erstens der Weg direkt entlang der Bahntrasse führende und zweitens der bei der Filze die Brenz querende und die Möglichkeit bietende, vor und nach der Kläranlage in Richtung Bebauung/Stadt zu gelangen. Beide Möglichkeiten sollen im Falle des Baus nicht nur erhalten, sondern in das neue Netz miteinbezogen werden, da sie hochfrequentiert sind und teilweise zum Brenzradweg gehören.

Lösung: Mobilität für Menschen

Um eine Entlastung der Innenstadt zu erreichen und den Menschen in und um Giengen wirkliche Lebensqualität zu bringen, sollte lieber an die Stärkung der lokalen Händlerschaft gedacht werden, an lokale Landwirtschaft, an eine Stadt der kurzen und attraktiven Wege, auch zu Fuß und mit dem Rad. Denn wie in anderen Städten auch, trägt der Binnenverkehr ganz erheblich zum als störend empfundenen Kraftfahrzeug-Verkehrsaufkommen bei: Die meisten Autofahrer sind auf sehr kurzen Strecken innerhalb des Stadtgebiets unterwegs.

Gelingt eine Verlagerung auf den ÖPNV, auf Rad- und Fußverkehr, verliert eine Umgehungsstraße im Sinne der Verkehrsentslastung deutlich an Dringlichkeit. Weniger Kraftfahrzeuge bedeuten mehr saubere Luft, mehr Ruhe, mehr Freiraum für die Nutzung von Straßen und Plätzen durch Jung und Alt!

Maßnahmen dazu können attraktive direkte und durchgehende Verkehrsführungen für Fuß- und Radverkehr sein, auch unter bewusster Schlechterstellung des motorisierten Verkehrs. Hier hat Giengen großes Potential, denn das bestehende Radwege-Stückwerk ist aktuell nicht attraktiv genug, um Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen. Parkmöglichkeiten in der Innenstadt induzieren Autoverkehr und sollten daher eher reduziert, denn ausgebaut werden.

Das ÖPNV-Angebot muss gleichzeitig entsprechend aufgewertet werden – idealerweise nicht planlos, sondern entsprechend den Erfordernissen der Nutzer. Wichtig sind Punkt-zu-Punkt-Verbindungen statt Rundkurse, Verbindungen zwischen Wohnorten und Arbeits-/Einkaufsorten, zwischen den Teilgemeinden und Zielen im Hauptort.

Potenzial der Brenzbahn nutzen!

Giengen hat gute Voraussetzungen für menschen- und umweltfreundliche Mobilität: Es liegt verkehrsgünstig an der Brenzbahn. Es lohnt sich, den Personenbahnhof aufzuwerten und besser anzubinden, da er innenstadtnah gelegen ist. Dafür, ebenso wie für ein verbessertes Radwegenetz und Busangebot, ist das Geld, das sonst in die Ostumfahrung fließen würde, deutlich sinnvoller angelegt.

Der VCD

Der VCD wurde 1986 gegründet und hat deutschlandweit etwa 55.000 Mitglieder. Er versteht sich als verbraucherorientierter Umweltverband, der sich für nachhaltige Mobilität einsetzt und die Interessen aller ökologisch orientierten Verkehrsteilnehmer vertritt.

Starken Auftrieb erhält er durch die jüngste klimapolitische Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes aus Karlsruhe, das die Politik zu mehr Klimaschutz verpflichtet. Insbesondere der Verkehrssektor hat seine notwendigen CO₂-Einsparungen bislang nicht erreicht - wegen der Entscheidungen in Berlin und Stuttgart, aber auch vor Ort in den Landkreisen und Gemeinden.