

1. Lärm und Abgase statt Lebensqualität

Wir wollen nicht noch mehr Lärm und schlechte Luft!

Lärm, Feinstaub und Abgase steigen durch den Hansegispass. Die Lebensqualität der Menschen im Osten von Heidenheim sinkt. In der Hansegisreute, im Osterholz, auf der Nattheimer Steige und im Bereich der Römerstraße sind Anwohner deutlich höheren gesundheitlichen Risiken ausgesetzt.

Der Hansegispass bringt mit 5200 Fahrzeugen pro Tag eine außerordentlich hohe Lärmbelastung in den **Osten von Heidenheim**! Am höchsten ist der **Lärm** in der **Römerstraße**, im **Osterholz** und in der **Hansegisreute**. Auf der Römerstraße verdoppelt sich der Verkehr im Vergleich zu heute! Das Wohngebiet **Nattheimer Steige** auf der gegenüberliegenden Hangseite ist durch die Kessellage ebenfalls stark vom Lärm betroffen! Auch im **Langobarden- und Teutonenweg** sowie in der **Kelten- und Germanenstraße** ist die Lärmbelastung sehr hoch! Lärmschutzmaßnahmen sind aufgrund der bestehenden, engen Bebauung nicht möglich.

Der vom Hansegispass ausgehende Lärm ist mit 55 dB(A) vergleichbar mit dem Lärm eines Benzinrasenmähers!

Im Gutachten der Stadt wird der negative Einfluss der neuen Straße auf das verkehrsberuhigte Gebiet Osterholz nicht erwähnt. Als Beispiel für die krasse Verschlechterung der Lebensqualität greifen wir im Folgenden den **Normannenweg** heraus. Die neue Straße soll direkt am Normannenweg vorbeigeleitet werden. Das geht mit einer Änderung des Verkehrslärms von derzeit praktisch null auf ca. 55 dB(A) tagsüber und 44 dB(A) nachts einher. 55 dB(A) sind vergleichbar mit dem Krach, den ein 10 Meter entfernt laufender Rasenmäher mit Verbrennungsmotor verursacht!

Straßenlärm macht krank: die Folgen sind Schlafstörungen, Hörschäden sowie Herz- und Kreislaufkrankungen. Wenn Menschen regelmäßig einem Straßenverkehrslärm von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt sind, ist dies laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) mit einem ernstesten Risiko für die Gesundheit der Betroffenen verbunden. Nachts reichen sogar 45 Dauer-Dezibel, um einen gesunden Schlaf zu stören.

Feinstaub und Stickoxid gefährden die Gesundheit!

Feinstaub- und Stickoxid-Belastungen (NOx) führen zu einer drastischen Erhöhung von **Allergien, Asthma sowie Herz- und Kreislauferkrankungen**. Die Steigerung der Schadstoffbelastung wird im Gutachten der Stadt verharmlost. Fünf soziale Einrichtungen liegen im Einflussgebiet der neuen Straße (s. u. „Wir wollen keine Gefährdung unserer Kinder!“). Feinstaub und Stickoxid gefährden die Gesundheit von Kindern und älteren Menschen in diesen Einrichtungen!

2. Kinder, Sicherheit und Unfallrisiko

Wir wollen keine Gefährdung unserer Kinder!

Das Werkgymnasium, der neue Zinzendorfkindergarten, Ostschule, Schillergymnasium, Lebenshilfe und Seniorenzentrum sowie die Spielplätze Kleiner Bühl und Normannenweg sind betroffen. Der Hansegispass erhöht das Unfallrisiko von Kindern und alten Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Mit keinem Wort erwähnt der von der Stadt beauftragte Gutachter² die drastische Steigerung der Unfallgefahr! Das **Werkgymnasium** liegt schon heute an einer Straße mit viel Verkehr (täglich ca. 5500 Fahrzeuge²), weshalb der **Elternbeirat schon seit langem eine „Zone 30“** im hinteren Bereich der Römerstraße und der Alemannenstraße fordert. Spätestens seit eine Autofahrerin in der 90-Gradkurve am Werkgymnasium geradeaus in die Telefonzelle raste und nur durch Glück keine Schüler zu Schaden kamen, sollte jedem klar sein, dass hier weniger und langsamerer Autoverkehr das Ziel sein muss! Der Hansegispass läuft direkt an der Busschleife des Werkgymnasiums und am Feuchtbiotop entlang und gefährdet damit die Schüler des Gymnasiums.

**Als Schul- und Sportstadt sollten wir unsere Kinder
ganz besonders schützen!**

Die **Römerstraße** wird zurzeit erneuert und erhält im Zuge dessen einen schmalen Radschutzstreifen. Weiterhin sind aber **50 km/h** als zulässige Geschwindigkeit entlang der kompletten Strecke geplant. Wenn rund 5200 Fahrzeuge pro Tag vom Hansegispass zum jetzigen Verkehrsaufkommen hinzu kommen², kann auch eine Begrenzung auf 30 km/h keine Entlastung mehr erreichen. Tempo 30 ist laut Stadtverwaltung aber gar nicht gewollt. Stattdessen soll der **neue, breite Straßenquerschnitt laut Stadtverwaltung schnelles Autofahren und eine hohe Verkehrsstärke ermöglichen**. Das führt zu hohem Verkehrslärm und mehr Umweltverschmutzung durch Abgase, Feinstaub und Stickoxide (s.o.).

Die Initiative „Hansegispass? NEIN DANKE!“ wird getragen von ehrenamtlich aktiven Heidenheimer Bürgern. Sie wird unterstützt vom Kreisverband des Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Er setzt sich für nachhaltigen und menschenfreundlichen Verkehr ein.

V.i.S.d.P.: Sebastian Hyneck, Friedrich-Naumann-Weg 14, 89522 Heidenheim

Stand: 24. Juni 2018

E-Mail: hansegispass@posteo.de

<http://kurzelinks.de/hansegispass>

Wird der Hansegispass gebaut, müssen wegen des dann viel höheren Verkehrsaufkommens neue **Parkmöglichkeiten** an der **Lebenshilfe** und am **Seniorenzentrum** geschaffen werden. Parken auf der Straße ist dann nicht mehr möglich. Die **Lebenshilfe** müsste wohl auf eigene Kosten neue Parkplätze anlegen. Dieses Geld würde der sozialen Einrichtung an anderer Stelle fehlen. Oder sollen dafür etwa die Steuerzahler aufkommen?

Morgens und abends kommt es aufgrund des dann hohen Verkehrsaufkommens vor der Lebenshilfe zu **Engpässen beim Bringen und Holen**. Zusätzlich ist die Situation für Menschen mit Behinderung weitaus gefährlicher als heute.

Die **Bedarfsampel an der Lebenshilfe** hat bisher längere Ampelphasen als üblich, um Menschen mit Behinderung ein Überqueren der Straße zu ermöglichen. Das widerspricht dem beabsichtigten schnellen Verkehrsfluss auf dem Hansegispass. Oder sollen die Ampelphasen womöglich verkürzt werden?

3. Naturzerstörung oder Wald, Heide & Wiesen?

Wir wollen keine Naturzerstörung in Heidenheim!

Wir sehen wie der Lebensraum vieler Pflanzen und Tiere Opfer einer planlosen Verkehrspolitik wird. Der Flächenverbrauch steigt, die Bodenversiegelung schreitet fort!

Die geplante Verbindungsstrecke würde den Bebauungsbereich verlassen und die "freie Landschaft" durchqueren. **Wald dient als Rückzugsgebiet für Tiere und hat eine Vielzahl unsichtbarer Funktionen** von der Feinstaubreduktion und Luftfilterung, als Wasserspeicher bis hin zur Frischluftversorgung. Wildtieren wird mit jeder Straße ein Teil ihres Lebensraums entzogen. Zerschneidet der Hansegispass den Wald, steigt auch das Risiko von **Wildunfällen**. Das alles muss nicht sein!

4. Radfahrer, Fußgänger und Erholungssuchende

Wir wollen stadtnahe Erholungsgebiete nicht verlieren!

Erholungssuchende Spaziergänger, Jogger, Reiter und Radfahrer verlieren die autofreien Wald-, Heide- und Wiesenflächen, die bisher ein großer Standortvorteil Heidenheims sind!

Vier Forst- und Wanderwege, darunter der Albvereins-Wanderweg und der Heideweg oberhalb des Reiterstalls sind dem Hansegispass „im Wege“ ebenso wie der asphaltierte und beleuchtete Verbindungsweg für Fußgänger und sportliche Radfahrer entlang des Siechenbergs von der Oststadt zur Hansegisreute (Seniorenzentrum) und mehrere Forstwege zum Osterholz. All diese Wege verlieren Erholungssuchende und sportlich Aktive, kurz alle Bürgerinnen und Bürger, für immer, wenn der Hansegispass gebaut wird! Dagegen wehren wir uns!

Die Initiative „Hansegispass? NEIN DANKE!“ wird getragen von ehrenamtlich aktiven Heidenheimer Bürgern. Sie wird unterstützt vom Kreisverband des Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Er setzt sich für nachhaltigen und menschenfreundlichen Verkehr ein.

V.i.S.d.P.: Sebastian Hyneck, Friedrich-Naumann-Weg 14, 89522 Heidenheim

Stand: 24. Juni 2018

E-Mail: hansegispass@posteo.de

<http://kurzelinks.de/hansegispass>

Das Argument der Stadtverwaltung, dass die neue Straße ein Gewinn für Radfahrer sei, können wir nicht nachvollziehen! Laut dem verkehrspolitischen Sprecher des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) Günter Staffa ist die neue Straße für den Radverkehr nicht von Interesse. Durch die großen Steigungen (Waldstraße ca. 6%) ist sie **keine bevorzugte Route für den Radverkehr**. Niemand will mit dem Fahrrad aus der Hansegisreute über den Hansegispass in die Stadt zum Einkauf radeln! Das Gleiche gilt für Bewohner des geplanten Neubaugebiets „Klein Zürich“ (s Punkt 5!). Die meisten Radler fahren auch weiterhin über die Giengener Straße in die Stadtmitte, da es über den Berg weiter und außerdem mit mehr Anstrengung verbunden ist.

5. Neubaugebiete & Flächennutzungsplan

Wir sehen, dass das Neubaugebiet „Kleiner Bühl“ unattraktiv ist, wenn es von einer Durchgangsstraße zerschnitten und mit 5200 Fahrzeugen pro Tag belastet wird!

Eine Studie zum Hansegispass im Auftrag der Stadt schätzt das Verkehrsaufkommen auf der neuen Straße auf 5200 Fahrzeuge pro Tag.

Wir fragen uns: Wer baut in einem Neubaugebiet, durch das täglich 5200 Fahrzeuge fahren? Wir sind der Meinung, dass für das Neubaugebiet eine einfache Erschließungsstraße reicht!

Der Hansegispass wurde schon einmal, vor genau 40 Jahren, von Bürgern und Stadtverwaltung abgelehnt! Die Sachlage hat sich seitdem nicht entspannt: Sie ist mit Feinstaubbelastung, Stickoxiden, Dieselskandal und Klimaschutzabkommen aktueller denn je!

Schon 1978 stand der Hansegispass zur Debatte. Mit ähnlicher Streckenführung wurde er damals von OB Hornung und den Stadträten als nicht notwendig empfunden. Dementsprechend wurde der Bau abgelehnt und entfiel im folgenden Flächennutzungsplan vom 25.11.94. Diese Verbindung wurde jetzt in den „Flächennutzungsplan 2029“ vom 17.2.17 wieder aufgenommen¹.

6. Verkehrsplanung, Stadtentwicklung und Finanzierung

Wir setzen uns ein, für eine Stadtentwicklung, die Motorrad-, Pkw- und Lkw-Verkehr auf wenigen Haupttrouten bündelt und Wohngebiete schützt!

„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“, stellte schon Hans-Jochen Vogel 1972 als Oberbürgermeister von München fest.

Diese Erkenntnis ist inzwischen durch viele Studien untermauert^{5,6,7,8,9} und vom Bundesumweltamt bestätigt worden. Der so genannte „induzierte Verkehr“ entsteht vor allem durch ein verändertes Fahrverhalten: **Menschen fahren häufiger Auto, wenn das Straßennetz durch zusätzliche Straßen für Autofahrer Anreize zum Fahren bietet** (s. das Paradoxon des deutschen Mathematikers Dietrich Braess⁸).

Auch im geplanten Baugebiet „Am Hardtwald“, früher „Klein-Zürich“, und in der Giengener Straße bringt der Hansegispass demnach **keine nachhaltige Entlastung!** Dieses Baugebiet ist beidseitig der Giengener Straße auf Höhe des Integrationszentrums (früher Voith-Ausbildungsstätte) geplant. Die Menschen nördlich und südlich der Giengener Straße sollen nach dem Willen der Stadt einfacher zusammenkommen. Es soll eine Dorfgemeinschaft entstehen (s. HZ vom 28.7.17, S.9). Die Giengener Straße als große überörtliche Verbindung steht diesem Ansinnen entgegen.

Wir meinen: Die Verkehrsplanung der Stadt schafft mehr Lebensqualität durch eine Förderung des Radverkehrs, Verbesserungen im Bereich der Busse und Bahnen und durch Straßen in denen Bürger auch gerne zu Fuß unterwegs sind. Mit dem Bau zusätzlicher Straßen erreicht man das Gegenteil!

Eine Mit-Finanzierung des Hansegispasses nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) ist unserer Meinung nach nicht zu rechtfertigen!

- Als überörtliche Verbindungsstraße in Richtung Giengen ist die Straße überflüssig!
- Der Hansegispass passt nicht ins Heidenheimer Konzept für den Linienbusverkehr! Die neue Straße wäre eine nicht benötigte Stadtteil-Stadtteil-Verbindung mit zu wenig Nachfrage.
- Für Einsatzfahrzeuge ist die geplante Straße keine Verbesserung: Sie liegt nicht auf dem Rettungsweg von Feuerwehr oder Rettungswache zu irgendeinem Stadtteil und im Notfall kann auch jetzt schon der geteerte Weg am Siechenberg entlang von der Oststadt zur Hansegisreute befahren werden.

Das Förderprogramm „**Soziale Stadt – Sanierungsgebiet Oststadt**“ soll die Wohnqualität fördern: Der Stadtteil soll kinder-, familien- und altersgerecht werden. Die Zweckbestimmung der Sanierungsgelder würde durch einen Straßenneubau in Frage gestellt, weil die Wohnqualität sinken und das Gefahrenpotential für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer steigen würde. Eine noch breitere, stärker und schneller befahrene Römerstraße mit der doppelten Verkehrslast ist kontraproduktiv! Wir sehen am Beispiel der stark frequentierten Römerstraße schon heute: **Der Verkehr weicht in Spitzenzeiten verstärkt auf kleine Seitenstraßen aus.** Das zeigt sich an der Einmündung der Römerstraße in die Friedrich-Ebert-Straße: Stauen sich dort mehr als sechs Autos, kürzen Fahrer über die Hühlenstraße zum Schillerkreisel ab.

Wir fragen uns: Wird die Giengener Straße an die Waldstraße durch eine Ampelanlage oder mit einem Kreisel angeschlossen? Vermutlich ist das bisher weder durchdacht noch geplant. Die zusätzlichen 5200 Fahrzeuge pro Tag² würden für die Kreuzung in der jetzigen Form problematisch! **Die Kosten für einen Ausbau sind ein Teil des unter der Wasseroberfläche schlummernden Eisbergs** und werden eines Tages auftauchen!

Wir denken, dass Heidenheim ein starkes Interesse an **attraktivem Wohnen in der Stadt** haben sollte! Andernorts werden aufwendige Umgehungsstraßen neu gebaut, um diesem Ziel näher zu kommen. Hier sollen Wohngebiete geopfert werden, ohne erkennbaren Nutzen!

Ein weiteres Argument der Stadtverwaltung, man bräuchte den Hansegispass um Umleitungen besser zu beherrschen, konnte 2017 widerlegt werden. **Selbst bei gesperrter Römerstraße** während ihres Umbaus im vergangenen Sommer, konnte der Verkehr bewältigt werden ohne eine zusätzliche Entlastungsstraße zu haben. Die Umleitung über Bühl- und Seestraße hat ausreichend funktioniert. Auch als Baustellenumleitung wird also keine Verbindungsstraße zwischen der Römerstraße und der Waldstraße gebraucht!

Zusammenarbeit mit der Stadt

Selbstverständlich sind wir gerne bereit, uns mit Vertretern der Stadtverwaltung und des Gemeinderats zu konstruktiven Gesprächen zusammen zu setzen.

Literaturverzeichnis

1. Flächennutzungsplan Heidenheim-Nattheim mit dem Verlauf der neu geplanten Straßenverbindung (9,79 MB): http://www.heidenheim.de/site/Heidenheim-2/get/params_E-1942826422/14435292/FNP2029.pdf
2. Verkehrsgutachten zur Verbindungsstraße zwischen Römerstraße und Waldstraße im Auftrag der Stadt Heidenheim, brenner BERNHARD ingenieure GmbH Aalen, 19.01.2017, Anlage zu GR086 <http://buengerinfo.heidenheim.de/getfile.php?id=17576&type=do&>
3. Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BimSchV, 12.06.1990 https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_16/
4. Elterntaxi zur Schule ist ein Risiko, Studie des ADAC, 2015 https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_elterntaxi_grundschulen_0915_238767.pdf
5. Lärminderung durch Anpassung von Siedlungs- und Bebauungsstrukturen, Maßnahme I.4 und I.5, Planungsleitfaden und Sondergutachten im Auftrag des Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung BBR, November 2002, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/pdfs/bbsr_dl_planungsleitfaden.pdf
6. Das Scheinargument der Emissionsminderung durch Straßenbau, Kap. 5.1.8, Dr.-Ing. Ditmar Hunger, Dipl.-Ing. Frank Fiedler Umweltforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Forschungsvorhaben Nr. 203 45 114 <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3152.pdf>
7. Ewig lockt die Schnellstraße, Wolfgang Blum, in der Süddeutschen Zeitung, 19. Mai 2010, <http://www.sueddeutsche.de/wissen/ewig-lockt-die-schnellstrasse-1.913440>
8. Bau einer zusätzlichen Straße (also einer Kapazitätserhöhung) führt dazu, dass sich bei gleich bleibendem Verkehrsaufkommen die Fahrtdauer für alle Autofahrer erhöht (d.h. die Kapazität des Netzes reduziert wird, Paradoxon des deutschen Mathematikers Dietrich Braess, 1968, Erklärung siehe <https://de.wikipedia.org/wiki/Braess-Paradoxon>
9. The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities, Gilles Duranton und Matthew A. Turner, in der Zeitschrift „American Economic Review“, Vol. 101, no. 6, October 2011 <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.101.6.2616>