



Die Befürworter der neuen Straße sagen:

Es müssten keine Umwege mehr gefahren werden.

Die Bürgerinitiative antwortet:

Die Entfernung für Fahrzeuge, die aus Richtung Giengen kommen und in Richtung Aalen fahren, ist gleich groß, egal ob sie auf der Giengener Straße zur B 19 fahren oder ob sie auf dem geplanten Hansegispass und der Römerstraße zur B 19 fahren. Die Entfernung beträgt jeweils 2,8 km.

Wer von der Hansegisreute über den geplanten Hansegispass und die Römerstraße ins Stadtzentrum fährt, hätte eine Wegstrecke von 3,4 km statt 4 km.

Wer von der Hansegisreute über den geplanten Hansegispass ins Werkgymnasium fährt, hätte eine Wegstrecke von 1,3 km statt 5 km.

Fazit: Das Argument stimmt so pauschal nicht! Von kürzeren Wegen profitieren würden die Schüler und Lehrer aus dem Wohngebiet Hansegisreute oder aus Giengen, die zum Werkgymnasium müssen und mit dem eigenen Pkw fahren. Wie viele das sind, ist nicht bekannt. Giengen hat ein eigenes Gymnasium und Schüler aus dem Wohngebiet Hansegisreute nehmen in der Regel den Linienbus, der sie zum Busbahnhof bringt, wo sie in die Busse zum Werkgymnasium umsteigen.

Die Befürworter der neuen Straße sagen:

Der CO₂-Ausstoß durch die Eltern-Pkw wird verringert.

Die Bürgerinitiative antwortet:

Damit der Hansegispass gebaut werden kann, müssen 20 m x 500 m alter Mischwald gefällt werden. Dies entspricht einer Fläche von 10.000 m². Eine Waldfläche dieser Größe wandelt pro Jahr rund 10.000 kg CO₂ im Rahmen der Fotosynthese in Glucose und Sauerstoff um. Werden 10.000 m² Wald gefällt, muss die Gesamtstrecke der Eltern-Pkw mindestens 10 Tonnen CO₂ pro Jahr einsparen, um den Verlust zu kompensieren. 10.000 kg CO₂ entsprechen einer Strecke von 54.000 km.

Eine Einsparung von 54.000 km wird erreicht, wenn an 200 Schultagen 40 Eltern-Pkw zum Bringen und Abholen von der Hansegisreute ins Werkgymnasium fahren – und zwar jeweils die volle Strecke hin und zurück.

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.März 2019 E-Mail: hansegispass@posteo.de <http://kurzelinks.de/hansegispass>



Hinzu kommt außerdem der CO₂-Ausstoß, der durch den Bau der Straße entsteht (durch Baustellenfahrzeuge, Baumaterial etc.), der hier nicht berücksichtigt ist.

Fazit: Vermutlich werden nicht an jedem Schultag 40 Eltern zweimal pro Tag ihr Kind vom Wohngebiet Hansegisreute zum Werkgymnasium fahren. Aber selbst wenn dies so wäre, ist das kein Grund zum Bau einer neuen und naturzerstörenden Straße. Es können nicht so viele Straßen gebaut werden, dass jeder Erwachsene und jedes Kind den denkbar kürzesten Weg zum Arbeitsplatz oder zur Schule hat.

Die Befürworter der neuen Straße sagen:

Die Buslinien könnten besser geführt werden.

Die Bürgerinitiative antwortet:

Linienbusse fahren in Heidenheim im Halbstundentakt. Die vorhandenen Linien auszudehnen, widerspricht der Logik des ÖPNV, weil dadurch der Halbstundentakt des gesamten Netzes gestört wird. Der Aufbau einer neuen Buslinie würde sich nicht lohnen.

Fazit: Das Argument widerspricht der Logik eines Linienbusbetreibers.



Die Befürworter der neuen Straße sagen:

Rettungsdienste wären bei Unfällen schneller vor Ort.

Die Bürgerinitiative antwortet:

Rettungsdienste fahren von ihrem Standort zum Unfallort. In Heidenheim ist die Feuerwehr in der Wilhelmstraße, das DRK auf dem Schlossberg, die Polizei in der Schnaitheimer Straße. Alle Einsatzfahrzeuge fahren, wenn ein Unfall im Osterholz passiert, über die Römerstraße, wenn der Unfallort in der Voith-Siedlung oder der Hansegisreute liegt, über die Giengener Straße. Falls ein Unfall in den Gebieten dazwischen passiert oder ein Waldbrand ausbricht, können Einsatzfahrzeuge befestigte Forst-, Wald- und Feldwege benutzen.

Fazit: Das Argument ist falsch.

Die Befürworter der neuen Straße sagen:

Fußgänger und Radfahrer profitieren vom Hansegispass.

Die Bürgerinitiative antwortet:

Fußgänger werden nicht entlang der stark befahrenen Straße gehen. Sie bevorzugen die jetzige Situation (aus/in Richtung Innenstadt: den befestigten und beleuchteten Waldweg).

Radfahrer werden nicht entlang der stark befahrenen Straße über einen steilen Berg fahren. Sie bevorzugen die jetzige Situation und fahren auf der Ebene um den Siechenberg rum bzw. am Siechenberg entlang (vgl. Ausarbeitung von Günter Staffa)

Fazit: Das Argument ist falsch.



Die Befürworter der neuen Straße sagen:

Die Bewohner an der Giengener Straße wollen weniger Verkehrslärm.

Die Bürgerinitiative antwortet:

Eine Halbierung des Verkehrs an der Giengener Straße von 10.000 auf 5.000 Fahrzeuge pro Tag bringt noch keinen wirklichen Lärmschutz für die Anwohner.

Allerdings ist an der Giengener Straße ausreichend Platz vorhanden, um einen guten Lärmschutz zu schaffen. Für das Wohngebiet Osterholz und an der Römerstraße ist dies unmöglich.

Die Giengener Straße war schon lange vor den Häusern da. Wer hier eine Immobilie kauft oder einen Mietvertrag unterschreibt, weiß von vornherein, worauf er sich einlässt. Wer im Osterholz wohnt, hat sich dagegen für eine ruhige Wohnlage zu den entsprechenden Bedingungen/Kosten entschieden.

Bei der Bebauung entlang der Giengener Straße handelt es sich nur teilweise um ein reines Wohngebiet. Anders ist dies beim Osterholz und dem Gebiet rund um die Römerstraße. Hier handelt es sich um reine Wohngebiete.

Fazit: Es ist besser Geld für einen guten Lärmschutz in der Giengener Straße aufzuwenden als Geld in eine neue Straße zu stecken.

Die Befürworter der neuen Straße sagen:

So werden Knotenpunkte (Giengener Straße / B19) entlastet.

Die Bürgerinitiative antwortet:

Der Verkehr, der von der Römerstraße in die Friedrich-Ebert-Straße einbiegen will, führt schon jetzt zu Rückstaus in der Römerstraße. Kämen 2.500 weitere Fahrzeuge pro Tag hinzu, würde der Verkehr an diesem Knoten kollabieren.

Das Gleiche gilt in umgekehrter Richtung: Der Verkehr, der von der B 19 in die Friedrich-Ebert-Straße einbiegen will, führt schon jetzt zu Rückstaus auf der B 19. Kämen 2.500 weitere Fahrzeuge pro Tag hinzu, würde der Verkehrsfluss auf der B 19 gestört und hier lange Staus provozieren.

Fazit: Das Argument ist kurzsichtig und falsch.



Die Befürworter der neuen Straße sagen:

Die Wege zwischen den Vierteln sollen verkürzt werden.

Die Bürgerinitiative antwortet:

Mit den „Vierteln“ ist eventuell das Areal des ehemaligen Klein-Zürich gemeint. Es geht vermutlich darum, Investoren zu locken.

Der Gemeinderat und die Stadtverwaltung sind dem Wohl der Gesamtstadt verpflichtet und nicht nur Investoren auf dem Areal von Klein-Zürich.