

**GANZJÄHRIGE SPERRUNG IN 2026  
DER PILTZ'SCHEN UNTERFÜHRUNG  
UND DER BRENZBRÜCKE ZUR SEESTRAßE  
FÜR FUßGÄNGER UND FAHRRADFAHRER?**

**ALTERNATIVEN & VORSCHLÄGE**

**STELLUNGNAHME DES VCD HEIDENHEIM E. V.**

zur Bekanntmachung über die Auslegung  
zum Planfeststellungsverfahren  
für das Bauvorhaben Heidenheim an der Brenz,  
Erneuerung Eisenbahnüberführung über die Brenz und Fuß/Radweg  
(Geschäftszeichen: 59143-591ppw/106-2022#007)  
als Einwendung gemäß §73 Abs. VwVfG

4. November 2022

4. November 2022

## **ZUSAMMENFASSUNG DER DARSTELLUNG**

Der Geh- und Radweg unter der Eisenbahnbrücke südlich des Heidenheimer Bahnhofs, besser bekannt als **Piltz'sche Unterführung**, soll ausweislich derzeitiger Planungen **im gesamten Jahr 2026** für den kompletten Fuß- und Fahrradverkehr **gesperrt** werden. Ebenso soll die **Brenzbrücke** zur Seestraße sowohl für Fußgänger als auch Fahrradfahrer **den gesamten Zeitraum gesperrt** werden.

Betroffen wären knapp **7000 Menschen** täglich, insbesondere Menschen, die nicht auf ein Auto zurückgreifen können oder wollen.

Die jetzige Planung steht im **Widerspruch zu den Zielen der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen“ AGFK** und beschädigt das **Radnetz BW**. Die Umleitungsvorschläge im Plan sind untauglich und gefährlich.

Daher fordert der VCD, **die Unterführung und die Brücke möglichst durchgehend offenzuhalten. Die Umleitungsstrecke an der B19 entlang soll für zu Fuß gehende und radfahrende Menschen sicher gestaltet werden.** Der VCD regt an, eine **Behelfsbrücke** einzurichten und einen **temporären Ringbus** fahren zu lassen sowie die **Querung** der Kanalstraße und der Brenz auf Höhe Meeboldstraße zu realisieren. **Geprüft werden soll der Einsatz einer weniger tiefen Brücke**, sodass die Unterführung nicht abermals tiefergelegt werden muss. Schließlich fordert der VCD – insbesondere wenn die Unterführung tiefergelegt werden muss - die **Begradigung** und **Verbreiterung** des Geh- und Radweges durch die Unterführung.

## **1 GEPLANTE SPERRUNGEN**

Im Zuge der geplanten Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Brenz südlich des Heidenheimer Bahnhofes soll der darunter hindurchführende Geh- und Radweg (Piltz'sche Unterführung) sowie die anschließende Geh- und Radwegbrücke über die Brenz zur Seestraße („Penny-Brücke“) **2026 für ein ganzes Jahr voll gesperrt werden.** Ersatzmaßnahmen sind nicht vorgesehen, der Verkehr (= Fußgänger und Fahrradfahrer) werden auf die nördlich und südlich nächstgelegenen Querungsmöglichkeiten verwiesen.

Der **VCD Heidenheim e. V.** spricht sich als Interessenvertretung der Fußgänger und Radfahrer ganz klar **gegen solch lange und umfassende Sperrungen** aus und fordert geeignete Maßnahmen.

4. November 2022

## **2 7 000 MENSCHEN TÄGLICH IN IHREN BEWEGUNGEN EINGESCHRÄNKT**

Im Rahmen der Erhebungen für den jüngst verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2035 wurden auf dem Geh- und Radweg im südlichen Brenzpark auf Höhe des Bahnhofs 2350 Fußgänger täglich sowie 1000 Radfahrer täglich gezählt. Nimmt man an, dass diese nahezu vollständig den Weg durch die Piltz'sche Unterführung nehmen und über die Seestraßen-Brenzbrücke **noch einmal mindestens gleich viele dazukommen, so wären durch die für 2026 geplante Sperrung rund 7000 Menschen massiv in ihrer Mobilität eingeschränkt, Tag für Tag.**

Umgerechnet in Autoverkehr mit einer durchschnittlichen Besetzung vom 1,2 Personen je Kfz wären dies knapp 6000 Autos – und somit mehr Verkehr, als die weitaus meisten anderen Straßen Heidenheims aufweisen. Der Weg an der Brenz entlang – und über die Brenz hinüber – zählt zu den **Hauptschlagadern des nichtmotorisierten Verkehrs** in Heidenheim.

## **3 DER VERKEHRSKNOTENPUNKT PILTZ'SCHE UNTERFÜHRUNG**

Wer sind diese tausenden Menschen, die in ihrer Mobilität massiv eingeschränkt werden sollen? Viele Menschen mögen bei Radfahrern und Fußgängern an Freizeit-Ausflügler und Spaziergänger denken, und: „Können die nicht woanders hin ihren Ausflug machen, oder anderswo spazierengehen?“ Natürlich gibt es, gerade im Bereich des südlichen Brenz Parks, viele Spaziergänger, die eine der wenigen Grünanlagen in Innenstadtnähe gerne zur Erholung nutzen.

Die Realität sieht anders aus: Als eine der Hauptverkehrsachsen von Norden ins Stadtzentrum wird dieser Weg **zur Arbeit und zum Einkaufen von vielen Menschen** aus den Wohngebieten Fürsamen, Lehmgrube und Ziegeläcker sowie aus Schnaitheim, welche den wenig attraktiven Gehweg entlang der vielbefahrenen Schnaitheimer Straße vermeiden wollen (ausweislich der Erhebungen zum VEP 2035 von 21 800 KFZ täglich genutzt). In der Gegenrichtung sind viele **Schüler** unterwegs auf dem Weg zu den Bildungseinrichtungen im Brenzpark: Gemeinschaftsschule im Brenzpark, Progenius berufliche Schule und Berufsschule, Zukunftsakademie. Diese kommen teils aus der Innenstadt, vor allem aber vom Bahnhof und von der Zentralen Omnibushaltestelle ZOH.

Bei den Radfahrern sieht es ähnlich aus: Die Erhebung wurde an Werktagen vorgenommen; ein Großteil der 1000 Fahrradfahrer auf dem Geh- und Radweg im südlichen Brenzpark auf Höhe des Bahnhofs sind **Pendler auf dem Weg zur Arbeit** aus den nördlichen und östlichen Vororten und Nachbargemeinden, vor allem Schnaitheim und Nattheim, aber auch Itzelberg, Königsbronn, Großkuchen. In der Gegenrichtung sind wieder die **Schüler** als Nutzer der Bildungseinrichtungen im Brenzpark unterwegs: Gemeinschaftsschule im Brenzpark, Progenius berufliche Schule und Berufsschule, Zukunftsakademie.

4. November 2022

Betrachtet man nun den ebenfalls stark frequentierten östlichen Zulauf über die Seestraßen-Brenzbrücke, so ist dort stadteinwärts starker Fuß- und Radverkehr ebenfalls von **Menschen auf dem Weg zur Arbeit und zum Einkaufen** aus dem Wohngebiet nördliche Oststadt zu verzeichnen.

In der Gegenrichtung sind viele **Schüler** auf dem Weg zu ihren Bildungseinrichtungen „Freie evangelische Schulen“: Realschule und Gymnasium. Hinzu kommen **Kunden** des Nahversorgers Penny und **Arbeitnehmer** der großen Arbeitgeber Erhard und Stadtwerke. Das **Gesundheitszentrum Kurze Straße** mit medizinischem Rückenzentrum, Krankengymnastik-Praxen, diversen Fachärzten, Apotheke und Sanitätshaus wird zu Fuß und mit dem Rad sowohl von Osterholz, Oststadt als auch von der Innenstadt her aufgesucht, sowohl von Arbeitnehmern als auch von **Patienten, die krankheitsbedingt oft nicht-automobil sind**.

Zu den häufigen Nutzern der Fuß- und Radwegverbindung gehören in großer Zahl auch sozial Schwache. Diese sollen nicht diskriminiert und benachteiligt werden – auch von diesem Aspekt her soll die Sperrung möglichst unterbleiben.

Für die **Vernetzung sowohl von Nord-Süd als auch von Ost-West** ist die Stelle der geplanten Sperrung ein **immens wichtiger und zentraler Verkehrsknotenpunkt**. Das gilt sowohl für den alltäglichen als auch für den touristischen Verkehr. Die Stelle der **Baumaßnahme kann in ihrer Wichtigkeit** nicht hoch genug eingeschätzt werden.

## **4 TOURISTISCHER VERKEHR, AGFK UND RADNETZ BW**

Die Stadt Heidenheim ist Mitglied in der **Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen** (AGFK) in Baden-Württemberg. Der VCD regt an, die in der AGFK bestehenden Kontakte zu nutzen, um zu erfahren, wie der Radverkehr auch bei Baumaßnahmen aufrechterhalten und gefördert, die angestrebte Fahrradfreundlichkeit umgesetzt werden kann.

Die zur Sperrung vorgesehene Verbindung ist Teil des Radnetzes BW, mithin eine **Hauptstrecke im landesweiten Fahrradnetz** über die mehrere überregionale Fernradwege führen, unter anderem der Brenzradweg mit signifikantem touristischen Anteil. Eine dauerhafte Sperrung über die Dauer eines ganzen Jahres verbietet sich hier offensichtlich.

## **5 UNTAUGLICHE VORSCHLÄGE**

Die Vorschläge zur Umleitung des Fuß- und Radverkehrs sehen den Verweis auf die nördlich und südlich nächstgelegenen Querungsmöglichkeiten und die parallel verlaufenden Kanalstraße vor.

4. November 2022

Diese Vorschläge sind aus verschiedenen Gründen untauglich:

Bei Nutzung der **Totenberg-Unterführung** verlängert sich der Weg bereits um 500 Meter, was für Fußgänger etwa **10 Minuten Verzögerung** bedeutet. Der Weg über die Fußgängerbrücke an der Schmelzofenvorstadt verlängert den Weg schon um 1500 Meter, mithin **um eine halbe Stunde** für Fußgänger.

**Weitaus gravierender** wiegt der Fakt, dass sowohl Fußgänger wie auch Radfahrer einen **Großteil der Umleitungsstrecke entlang der Kanalstraße** zurücklegen. Diese ist gleichzeitig die Bundesstraße 19 und ausweislich der Erhebungen zum VEP 2035 bereits mit 18 500 KFZ täglich belastet, was eine starke zusätzliche Nutzung **auf dem schmalen Gehweg** durch die täglichen 7000 Fußgänger und Radfahrer weder auf der Fahrbahn noch auf dem Gehweg - „Radfahrer frei“ - ausschließt.

Dies gilt besonders, da zwischen Einmündung Seestraße und Totenberg-Unterführung **nur ein schmaler Gehweg auf nur einer Straßenseite** zur Verfügung steht. Bezeichnend ist, dass zur Gewährleistung der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer in den Planungsunterlagen nicht einmal eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 erwogen wird. Gerade für Schüler auf dem Heimweg in Gruppen von der Freien Evangelischen Schule, stellt der Gehweg an der B19 ein großes Sicherheitsrisiko dar.

## **6 VORSCHLÄGE DES VCDs**

Der VCD schlägt zur Abhilfe eine Reihe von gestaffelten Maßnahmen vor, die im Rahmen des Verfahrens geprüft werden sollen.

### **6.1 WEGE MÖGLICHST DURCHGEHEND OFFENHALTEN**

Die Wege durch den südlichen Brenzpark, über die Seestraßen-Brenzbrücke und durch die Piltz'sche Unterführung sollen allenfalls kurzfristig (vorzugsweise nachts) gesperrt und möglichst durchgehend für den Fuß- und Radverkehr offengehalten werden.

### **6.2 BAUMATERIAL WOANDERS LAGERN**

Ganz offensichtlich muss das Baumateriallager und die Baustelleneinrichtung nicht auf den genannten Verkehrsflächen stattfinden. Dies mag praktisch sein für den Betreiber der Baustelle, ist aber den 7000 Menschen täglich, die davon betroffen wären, nicht zuzumuten. Der VCD schlägt daher vor, den **Umfang der in Anspruch zu nehmenden Flächen entsprechend zu reduzieren**. Sollte das nicht vollumfänglich möglich sein, empfiehlt sich ein Ausweichen auf redundant vorhandenen (öffentlichen) Raum: Die rechte Fahrspur der Theodor-Heuss-Straße und den rechten Fahrbahnrand der Friedrichstraße, der (außer für wenige Stunden am Tag als Busparkplatz) nicht genutzt wird; zudem die großflächigen privaten Parkplätze in der Umgebung (APIS, Sparkasse, Persis, Penny, Telekom).

4. November 2022

### **6.3 UMLEITUNGSSTRECKEN SICHERN**

Zur Gewährleistung der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer soll **auf der B19 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30** eingesetzt werden. Kontrollen zur Einhaltung der Sicherungsmaßnahme sollen durchgeführt werden.

Ein **durch Baken abgegrenzter, temporärer Radstreifen entlang der B19**, analog einer Pop-Up-Bikelane, soll zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer eingerichtet werden.

### **6.4 BEHELFSBRÜCKE, BUS**

Ergänzend soll eine **Behelfsbrücke über Bahn, Brenz und ggf. auch B19** errichtet werden, um für die unumgänglichen Zeiten der Sperrung den Fuß- und Radverkehr weiterhin zu ermöglichen. Daher soll sie **barrierearm** gestaltet sein mit Rampen mit geringer Neigung.

Ergänzend dazu schlägt der VCD die Einrichtung eines **temporären Busverkehrs** vor, gegenläufig im Halbstundentakt, als Ergänzung der bestehenden Oststadt-Linie 4: Eine Ring-Linie befährt vom Bahnhof kommend nach der ZOH die Robert-Koch-Straße, Neunhoeffterstraße, Seestraße (nach Osten), Schülestraße, Hermann-Poppe-Straße, Seestraße (nach Westen), Kanalstraße zurück zur ZOH und bedient neben weiteren an der Strecke temporär einzurichtenden Haltestellen die bereits jetzt **bestehende Bushaltestelle** an der Ecke Seestraße/Kurze Straße.

### **6.5 QUERUNG DER KANALSTRAßE UND DER BRENZ AUF HÖHE MEEBOLDSTRAßE**

Ergänzend dazu regt der VCD an, die bereits oftmals geforderte Querung der Kanalstraße und der Brenz auf Höhe Meeboldstraße zu realisieren, mit Anschluss an die Bahnofsunterführung zu den Bahnsteigen und weiter zum ZOB. Dies würde die nördliche Oststadt besser ans Zentrum anbinden, den bestehenden Weg zwischen Freier Evangelischer Schule und Stadtwerke nutzen und das ganze Bahnofsareal beleben und aufwerten.

#### **UNTERFÜHRUNG (KLEINE VARIANTE)**

Der VCD schlägt als kleine Variante vor, hier eine **Unterführung unter der Kanalstraße** zu erstellen, gefolgt von einer Brenzbrücke, einem Zugang zum südlichen Brenzpark und einem Anschluss an die Bahnofsunterführung zu den Bahnsteigen und weiter zum ZOB.

#### **PLATZ AN DER BRENZ (GROßE VARIANTE)**

Der VCD schlägt als große Variante vor, hier durch **Tieferlegung und Überdeckung der Kanalstraße** einen ansprechend gestalteten, begrünten Platz mit hoher Aufenthaltsqualität und Zugang zur Brenz zu schaffen. Er hätte eine Verteilerwirkung für Fußgänger und Radfahrer zwischen dem Geh- und Radweg Richtung Meeboldstraße, der zu erstellenden

4. November 2022

Brenzbrücke und einer attraktiven Verbindung zum DHBW-Campus. Im Westen der Brenzbrücke folgen wieder der Zugang zum südlichen Brenzpark und ein Anschluss an die Bahnstufenunterführung zu den Bahnsteigen und weiter zum ZOB.

## **6.6 BEGRADIGUNG UND VERBREITERUNG**

Im Zuge der Neuerrichtung des Geh- und Radweges soll dieser ausweislich der Planungen erneut tiefergelegt werden, da die neue Eisenbahnbrücke ein verändertes Profil aufweisen soll.

Der VCD spricht sich **gegen diese Tieferlegung** aus, da der jeweilige Abstieg und Wiederanstieg durch die Fußgänger und Radfahrer per Muskelkraft erfolgen muss und somit die **umweltfreundliche Fortbewegung** weniger attraktiv macht. Zudem steigt die Gefahr einer **Überschwemmung**, da die Unterführung dann zeitweilig bei Hochwasser oder gar dauerhaft unter dem Niveau der Brenz zu liegen käme. Es soll daher geprüft werden, ob die Brücke auch mit einem geringeren Höhenprofil und ohne Tieferlegung des Weges realisiert werden kann.

Falls das Höhenprofil der neuen Eisenbahnbrücke nicht entsprechend demjenigen der bisherigen Brücke gewählt werden kann, schlägt der VCD vor, die Schlechterstellung des Höhenkurvenschlags durch eine begradigte Wegführung in der Draufsicht zu kompensieren: Die oftmals kritisierte, **scharfe Kurve** am südwestlichen Ende der Unterführung soll in jedem Fall **begradigt** werden, sodass der Konfliktbereich bei der Begegnung von Fußgängern und Radfahrern aus drei Richtungen durch eine **Platz-artige Aufweitung** entschärft wird.

Kompensierend und ergänzend schlägt der VCD weiterhin vor, die Eisenbahnbrücke gen Norden um einige Meter zu verlängern, um die derzeit bestehende **Engstelle des Geh- und Radweges** unter der Brücke nach Abschluss der Baumaßnahmen nicht wiederherzustellen, sondern vielmehr durch **Verbreiterung** gen Norden zu entschärfen.

## **7 SCHLUSS**

Der VCD möchte mit den vorgebrachten Anregungen, Vorschlägen und Forderungen erreichen, dass sowohl die Bahnstrecke, als dem einen Teil des ökologischen Verkehrsverbundes, erhalten und instandgesetzt werden kann, als auch der andere Teil, der Fuß- und Radverkehr, möglichst gut und sicher durch die Baustellenzeit kommt.

Die unvermeidlichen Einschränkungen sollen soweit als möglich kompensiert und ausgeglichen werden. Darüber hinaus können diese Einschränkungen Anlass sein, auch neue Möglichkeiten der Förderung des Umweltverbundes zu erwägen.