

Pressemitteilung

30.12.2022

## **Klimagerecht, menschenfreundlich, mit Zugang zu Brenz und Bahnhof: VCD zum Schlachthofareal**

Ein fußgängerfreundliches Stadtviertel mit Ringbus und direktem Zugang zu Brenz, Bahnhof und Brenzpark, das stellt sich der VCD HDH e. V. für das ehemalige Schlachthofareal in der Heidenheimer Oststadt vor. „Derzeit läuft die Bürgerbeteiligung, daher wollen wir unsere Vorschläge gerne auch in die öffentliche Diskussion einbringen“, sagt der Vorsitzende Sebastian Hyneck. Das Gebiet „Kurze Straße“ werde so für Kinder, Familien und ältere Menschen attraktiver. Moderne Wohnformen sollen erprobt werden, um Lärm und Abgas zu reduzieren. Auch weil das Stadtzentrum nur 500 m entfernt ist, soll durchgehend fahrrad- und fußgängerfreundlich gestaltet werden. An die nur 250 m entfernten Bahnhof, ZOB und DHBW soll ein besserer Anschluss erfolgen.

„Durch die Klimadebatte, die Unwirtlichkeit vieler Bereiche durch zunehmenden Autoverkehr und moderne Mobilitätsangebote gibt es in der Gesellschaft breiten Konsens über die Notwendigkeit von mehr umweltfreundlichem Verkehr. Nach den Planungen der Stadt würden mindestens 700 zusätzliche Autos täglich fahren, das ist einfach nicht mehr zeitgemäß“, sagt der ökologische Verkehrsclub VCD. Damit würde der oftmals begangene Fehler wiederholt, zunächst zu bauen, also ein Ziel zu schaffen, und dann anschließend nach Lösungen für auftretende Verkehrsprobleme zu suchen. Dann ist es jedoch zu spät für wirklich gute Lösungen.

Genau dieses lässt sich im Plangebiet jetzt schon beobachten: Beim Bau des Ärztehauses mit Apotheke sowie der Bildungsstätten (evangelische Schulen) wurde ebenfalls versäumt, ein Verkehrskonzept zu erstellen. Die Folge ist eine massive Belastung der Kurzen Straße durch Kraftfahrzeug-Verkehr, insbesondere durch Elterntaxi-Fahrten und Besucher des Ärztehauses, 3300 pro Tag laut VEP-Zählung. Es kommt häufig zu Auto-Stauungen in der Kurzen Straße, aber auch bei der Ausfahrt der Seestraße in die Kanalstraße. Zum Parken werden jetzt schon die Gehwege mißbraucht, insbesondere an der Ecke Kurze Straße/Meeboldstraße. Durch die jetzige Planung mit einer Kindertageseinrichtung, Angebote der Seniorenpflege sowie anderen Gewerben rechnet die Stadtverwaltung mit einer massiven Zunahme des Verkehrs von mindestens 700 Autos täglich zusätzlich. Deshalb fordert der VCD, bereits von vornherein sinnvolle Maßnahmen zu ergreifen. Der dringend nötige Umbau in Heidenheim hin zu mehr Klima- und Umweltschutz im Verkehr könne hier beginnen.

### **Öffentlicher Raum kinder-, familien- und seniorengerecht – weitgehend autofrei**

Der VCD regt an, „moderne“ Wohnformen ohne Stellplätze im Gebäude zu erproben und ein weitgehend autofreies Quartier auszurufen, auch wegen der direkten Bahnhofs- und Zentrumsnähe. Den Erfordernissen der Stellplatzsatzung kann durch Hinweis auf (ggf. zu schaffenden) Parkraum im näheren Umfeld entsprochen werden, etwa im bereits geplanten Parkhaus an der neuen DHBW. Der Verzicht auf eine Tiefgarage ermöglicht eine massive

Senkung der Baukosten, zumal der hohe Grundwasserspiegel angesichts der nahen Brenz aufwendige Abdichtungen erfordern würde.

Wie auch der jüngst beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2035 (VEP) in Maßnahme M11 und M35, fordert der VCD für die komplette Länge der Seestraße Tempo-30. Das Miteinander der Verkehrsarten im Straßenraum wird dadurch gefördert, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und Lärm- und Schadstoffemissionen gesenkt.

Im Sinne einer städtebaulich verträglichen und nachhaltigen verkehrlichen Anbindung sollen auch die bestehenden Parkstreifen entlang der Kurzen Straße und der Meeboldstraße zugunsten fußgängerfreundlich breiter, einladend baumbeschatteter Gehwege entfallen, die durch bauliche Maßnahmen gegen Falschparker geschützt werden.

Im Ergebnis ist der öffentliche Verkehrsraum von fließendem Kraftverkehr, Fußgängern und Radfahrern nutzbar. Neuer Parkraum wird nicht geschaffen, die bestehenden Parkflächen auf Privatgelände können weiter genutzt werden. Damit wird das von der Stadtverwaltung formulierte Ziel erreicht, den Stadtteil „kinder-, familien- und seniorengerecht“ zu gestalten. Zudem handelt die planende Verwaltung entsprechend ihren vielfach bekundeten Klima- und Nachhaltigkeitszielen.

### **Mobilität ohne Lärm und Abgas – attraktiv für Fußgänger und Radfahrer**

Die neuen Nutzer der Einrichtungen im Plangebiet (Kindertageseinrichtung, Angebote der Seniorenpflege sowie andere Gewerbe) sollen ihr Ziel vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad bequem und sicher erreichen – eben ohne Lärm und Abgas.

### **Kreuzung Seestraße/Kanalstraße**

Bereits jetzt ist die im Südwesten des Plangebietes liegende Kreuzung Seestraße/Kanalstraße durch Fußgänger und Radfahrer stark frequentiert – nach Schätzungen des VCDs von etwa 3500 Menschen täglich. Dabei ist sie für diese Nutzergruppen denkbar unattraktiv: Es gibt nur die Gehwege als Aufstellflächen, so dass es teils Rückstaus gibt. Die Ampelphasen sind kurz. Die Grünphase der Fußgänger und Radfahrer zur Querung der Kanalstraße fällt zusammen mit der Grünphase der Linksabbieger-KFZ aus der Seestraße, was verständlicherweise zu Ungeduld der Kraftfahrer und daraus folgend zu gefährlichen Situationen für Fußgänger und Radfahrer führt. Die Fußgänger und Radfahrer sind zwar bei der Querung bevorrechtigt, werden jedoch durch die abbiegenden KFZ „bedroht“ und teils durch Missachtung ihrer Bevorrechtigung sogar am Queren gehindert. Die Mittelinseln sind so schmal, dass der Aufenthalt für Fußgänger lebensgefährlich ist, ein Fahrrad oder ein Kinderwagen passt nicht einmal darauf. Fußgänger und Radfahrer behindern sich teils gegenseitig. Radfahrer aus Richtung Innenstadt werden momentan auf den Gehweg der Seestraße geführt – auf dem sie nicht fahren dürfen.

Damit die zu erwartenden neuen Nutzer der Einrichtungen im Plangebiet aus Richtung ZOH/Innenstadt ihr Ziel vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad aufsuchen, ist eine attraktive Gestaltung der Kreuzung Seestraße/Kanalstraße erforderlich.

Der VCD regt an, auf der Ostseite der Querung der Kanalstraße eine größere Aufstellfläche zu schaffen. Die Grünphase der Fußgänger und Radfahrer zur Querung der Kanalstraße soll verlängert werden. Die Grünphase der Fußgänger und Radfahrer zur Querung der Kanalstraße soll nicht mehr mit der Grünphase der Linksabbieger-KFZ aus der Seestraße zusammenfallen. Die Mittelinseln sollen verbreitert werden. Fußgänger- und Radverkehr sollen entmischt werden. So sieht es auch der VEP in der Sofortmaßnahme M11.2 vor.

### **Direkter Zugang zu Bahnhof, ZOB und DHBW**

Damit die zu erwartenden neuen Nutzer der Einrichtungen im Plangebiet, dem ehemaligen Schlachthofareal, aus Richtung Bahnhof/ZOB ihr Ziel vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichen, ist eine ansprechende Anbindung auch dorthin erforderlich. Daraus ergibt sich gleichzeitig eine attraktive Verknüpfung des neuen DHBW-Campus. Die derzeit bestehende Verbindung vom Bahnhof/ZOB via Piltz'scher Unterführung und Kreuzung Seestraße/Kanalstraße ist ein Umweg und daher weniger attraktiv.

In Verlängerung der Meeboldstraße gen Westen am nördlichen Rand des Plangebietes befindet sich ein Geh- und Radweg, der allerdings an der B 19/Kanalstraße endet. Die Querung dort ist angesichts des starken Kraftverkehrs äußerst schwierig, die Nutzung der Gehwege dort aus demselben Grund sehr wenig attraktiv. Deswegen schlägt der VCD eine Querung der Kanalstraße und der Brenz auf Höhe der Meeboldstraße vor:

### **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 Bahnstufenunterführung 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 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. Das Plangebiet muss dazu entsprechend erweitert werden.

### **Attraktive ÖPNV-Anbindung durch Expressbus- und Ringbuslinie**

Leider enthält der städtebaulichen Entwurf keine Aussage zur Anbindung des Plangebietes durch den ÖPNV. Die bereits jetzt bestehende Bushaltestelle an der Ecke Seestraße/Kurze Straße ist jedoch im städtebaulichen Entwurf enthalten. Der VCD regt an, diese in Zukunft im planmäßigen Linienbetrieb auch anzufahren.

Dies könnte im Zuge einer bereits andernorts vorgeschlagenen Erweiterung der bestehenden Oststadt-Linie 4 erfolgen:



Eine Express-Linie verkehrt im Halbstundentakt von der ZOH durch die Römerstraße direkt ins Osterholz und befährt den dortigen Rundkurs. Damit wird der Busverkehr ins Osterholz eine schnelle, ernstzunehmende Alternative zum Privat-PKW.

Eine Ring-Linie befährt von der ZOH kommend Robert-Koch-Straße, Neunhoeffterstraße, Seestraße (nach Osten), Schülestraße, Hermann-Poppe-Straße, Seestraße (nach Westen), Kanalstraße zurück zur ZOH (und evtl. darüber) hinaus jeweils gegenläufig, ebenfalls im Halbstundentakt.

Beide Linien zusammen ergeben einen attraktiven Viertelstundentakt in die Oststadt, erschließen diese engmaschig und verbinden sie mit der Innenstadt und dem übrigen ÖPNV – „kinder-, familien- und seniorengerecht“. Sie kreuzen sich am „Römerplatz“ Ecke Römerstraße/Neunhoeffterstraße und ermöglichen ggf. den Umstieg.

### **Fazit**

„Der Wandel in der Gesellschaft ist deutlich spürbar: Die Klimaveränderung der letzten Jahre ist vielen ins Bewusstsein gerückt, ein Weiter-so mit Fokus auf den Autoverkehr können wir uns nicht mehr leisten. Die nun anstehende Planung wird das Gebiet für die nächsten Jahrzehnte prägen und muss bereits den Grundstein für die deutschlandweit begonnene Mobilitätswende legen. Statt der Vergangenheit hinterherzubauen, muss der Zukunft der Weg geebnet und entsprechend geplant werden!“, erklärt der VCD.

„Wir fordern die Stadtverwaltung auf, dazu mit den anderen staatlichen Akteuren in Austausch zu treten: Für die Busverbindung mit dem Landkreis, für die Planungen an der Bundesstraße mit dem Regierungspräsidium. Gemeinsam kann es gelingen, der Zukunft entgegen zu bauen“, sagt Sebastian Hyneck vom VCD Heidenheim e. V.

### **Information zum Ablauf der Beteiligung:**

Der Technik- und Umweltausschuss der Stadt Heidenheim hat in öffentlicher Sitzung am 29.11.2022 dem Bebauungsplanentwurf „Kurze Straße“ und die öffentliche Auslegung beschlossen.

Der Entwurf liegt in der Zeit vom 19.12.2022 bis einschließlich 20.01.2023 bei der Stadtverwaltung Heidenheim, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Städtebauliche Planung und Umwelt, im Rathaus Heidenheim, Grabenstraße 15, 6. Stock während der allgemeinen Öffnungszeiten zur Einsichtnahme aus. Darüber hinaus wird der Bebauungsplanentwurf auf der Internetseite der Stadt Heidenheim unter [www.heidenheim.de/bplan-kurzestrasse](http://www.heidenheim.de/bplan-kurzestrasse) veröffentlicht. Während der Auslegungsfrist kann sich die Öffentlichkeit zur Planung äußern und es können Stellungnahmen während dieser Frist schriftlich, digital oder während der Dienststunden zur Niederschrift abgegeben werden.

**Mobilität**

**für Menschen**

**VCD Kreisverband Heidenheim e.V.**

c/o Sebastian Hyneck | Friedrich-Naumann-Weg 14 | 89522 Heidenheim

heidenheim@vcd.org | heidenheim.vcd-bw.de | Amtsgericht Ulm VR 660638