



Mobilität für Menschen.

**Verkehrliche Bewertung des Erschließungssystems zum Projekt „Städtebauliche Entwicklung Voith-Arena und Schlosshausiedlung“ in Heidenheim (= Drucksache GR 133 / 2021, Anlage 9)
Stellungnahme VCD zum Verkehrskonzept**

Auf dem Schlossberg sind verschiedene Bauvorhaben geplant. Konkret geht es um Wohngebäude am Klinikum im Bereich des bisherigen Schwesternwohnheims und um neue Parkplätze, ein Parkhaus und weitere geplante neue Gebäude des FCH.

Zur vorbereitenden Planung hat die Stadtverwaltung unter anderem ein Verkehrsgutachten erstellen lassen um abzuschätzen, welche Auswirkungen die geplante Bebauung auf die Entwicklung des Verkehrs in Heidenheim haben könnte. Der ökologische Verkehrsclub VCD hat die Studie geprüft und zahlreiche gravierende Fehler gefunden: **Die Studie beschönigt den geplanten Stadion- und Parkplatzbau, verschleiern negative Auswirkungen des zusätzlichen PKW-Verkehrs und vernachlässigt, wie die ökologischen Verkehrsmittel die sensationellen Steigerungsraten von bis zu 100% erreichen sollen.** Vorschläge dazu hat der VCD bereits im Mai 2021 in einer [Stellungnahme](#) gemacht.

Über 1.200 neue Parkplätze

Ausgehend von heute 1.875 kommen 1.240 Parkplätze dazu. Das entspricht 66% mehr Parkplätzen auf dem Schlossberg (S. 26, die 500 „wilden Parkplätze“ sind herausgerechnet, da diese auch heute schon entfallen könnten bzw. auch in Zukunft illegal beparkt werden. Auf das Problem der fehlenden wirksamen Maßnahmen gegen Falschparker in Heidenheim geht der VCD andernorts ein, z. B. [hier](#).)

Mehr Parkplätze => nicht mehr Verkehr?

Trotz dieser deutlich höheren Anzahl an Parkplätzen entsteht laut Studie (S. 25) nur marginal mehr motorisierter Verkehr pro Tag (lt. Diagrammen (ohne Skalen) auf S. 29 grob +5 % auf den ganzen Tag gerechnet). Erst auf den Diagrammen auf S. 31 und 33 wird deutlich, dass z. B. in der Spitzenstunde von der Erchenstraße/Paul-Hartmann-Straße her der PKW-Verkehr von 475 Autos auf 835 Autos zunimmt, dies entspricht +75%.

Fließender Verkehr in der Erchenstraße?

Der Verkehrszufluss aus der Erchenstraße/Paul-Hartmann-Straße wird in der Studie als fließend angenommen. Doch das genaue Gegenteil ist der Fall: Der Verkehr staut sich schon jetzt, gerade bei Freitagsspielen über die komplette Erchenstraße bis in die St. Pöltener Straße und weiter bis ins „Ohr“ bzw. Bahnhofs- und Ploquetstraße zurück. Die Heckentalkreuzung als wesentliche Zufahrt auf den Schlossberg wird gar nicht betrachtet.

Verkehrserhebung am falschen Tag

Die Verkehrserhebung an den zuführenden Knotenpunkten (Heckental- und Erchen-/Schützenstraße) fand leider nicht an einem Freitag statt (kritischste Menge, da "normaler" Pendlerverkehr + Stadionbesucher), daher sind die Tages-Gesamtzahlen niedriger als an Nicht-Spieltagen. Nicht gezeigt wird, dass sich der Stadionverkehr auf ein bis zwei Stunden vor und nach dem Spiel verteilt - und nicht wie der Normalverkehr auf den ganzen Tag. **In Zukunft droht der Verkehrskollaps der gesamten Innenstadt - wenn oben am Schlossberg 75% mehr Parkplätze bereitstehen.**

Diagramme ohne Skala erschweren Vergleiche

Auf den Diagrammen S. 11, 12, 13 und 29 fehlt die Skala, es wird verschleiert, um wie viele Autos es pro Stunde geht, dementsprechende Zuwächse durch den Stadion- und Parkplatzbau sind daher auch nur zu erraten. Ein konkreter Vergleich des bisherigen Verkehrs, dargestellt als Linien, und des zukünftigen Verkehrs, dargestellt als Balken, ist leider nicht möglich.

Auto-Stau auf der Straße und mehr Busse?

Das hehre Ansinnen, per Shuttlebus statt bisher 2.000 dann 6.000 Besucher zum Stadion zu befördern (S. 25) wird mit dem ganzen Konzept ad absurdum geführt: Wenn sich die Autos auf der Straße stauen - wie werden dann die Busse durchkommen und drei Mal so viele Fahrgäste transportieren?

(Falsch-)Parker (im Wohngebiet?) reisen ökologisch?

Autofahrer, die „im Umfeld parken“ (S. 24) und dann zu Fuß zum Stadion gelangen sollen (bisher 0, zukünftig 2000, S. 25) werden mit der blauen Farbe (S. 25) zu den „ökologisch anreisenden Menschen“ gezählt. Wo diese Menschen parken sollen, wird nicht erwähnt (es handelt sich nicht um die Parkplätze Voith, SV & Netto Mergelstetten, S. 26).

Auto voll, Straße leer? Auto leer, Straße voll?

Während beim Wohngebiet Schlosshausiedlung 1,5 Personen/Autofahrt angenommen werden, sind es bei den Pkws, die zum Stadion fahren, 3 Personen/Auto. Das führt dazu, dass der Pkw-Verkehr als (zu) niedrig oder die beförderte Personenzahl als (zu) hoch eingeschätzt werden.

1.000 % Steigerung ohne Konzept zum Schönrechnen

Das Mobilitätskonzept stellt nicht dar, wie die großen Steigerungen bei Bus (Pendelbus von 2.000 auf 6.000 Fahrgäste (Steigerung auf 300 %), Reisebusse von 700 auf 1.400, 200 %) und Fahrrad (100 auf 1.000, 1.000 %) erreicht werden sollen. Während der Pkw-Verkehr fahrspurgenau analysiert wird, wird der **ökologische Verkehr** im ganzen Konzept nicht nur vernachlässigt, sondern auch **zum Schönrechnen** des Ausbaus **missbraucht**.

Ziele werden sicher verfehlt

Die Ziele des Mobilitätskonzepts, wie auf S. 24 genannt:

- „Massive Förderung der zum Kfz-Verkehr alternativen Zugangsmöglichkeiten" und
- „Möglichst weitgehende Geringhaltung des Kfz-Verkehrs (bzw. Stellplätze) auf dem Schloßberg"

können durch den Parkhausneubau auf dem Schlossberg nur verfehlt werden.

Neues Ziel: Kein einziger öffentlicher Parkplatz am Stadion

Jeder einzelne Kfz-Parkplatz auf dem Schlossberg beim Stadion ist einer zu viel.

Ziel muss sein: Kein einziger öffentlicher Parkplatz am Stadion, da nur so freie Straßen für die Shuttle-Busse, Linienbusse, Rettungsdienste, Fahrradfahrer und Fußgänger geschaffen werden.

Sowohl Hockeyplatz und Heeräcker-Sportanlagen als auch der Wald rund ums Stadion können so erhalten werden. Nur so entsteht der Anreiz, zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Pendelbus anzureisen, nur so können zusätzliche Menschenmengen auch zu Fuß auf den Schlossberg gelangen. Ein Verkehrskollaps kann nur ohne weitere Parkplätze vermieden werden.