



Mobilität für Menschen.

Bebauungsplan „Fußballstadion/Heeracker/Katzental“ in Heidenheim

Stellungnahme LNV zum Verkehrskonzept

In der Begründung zum städtebaulichen Konzept heißt es, „durch in diesem Zuge geplante Nutzungsergänzungen [...] ist wesentlich, dass die Realisierung der geplanten Vorhaben – insbesondere der stärker flächenbeanspruchenden – sowie die verkehrliche Anbindung städtebaulich und landschaftsplanerisch verträglich und nachhaltig erfolgt.“ (Anlage 2, S. 4) Dem möchten wir zustimmen und daher empfehlen, nur solche Ergänzungen im Bebauungsplan vorzunehmen, die keinen weiteren motorisierten Individualverkehr auf den Schlossberg ziehen. Insbesondere soll daher auf die ausdrücklich geplante deutliche Erhöhung des Parkraumangebotes (Anlage 2, S. 6) verzichtet werden:

Im Sinne einer städtebaulich und landschaftsplanerisch verträglichen und nachhaltigen verkehrlichen Anbindung wird kein Parkhaus errichtet, keine weiteren Gästeparkplätze, kein Busparkplatz.

Denn bereits heute ist zu beobachten, wie der Straßenverkehr an Spieltagen rund um das Stadion regelmäßig nahezu oder vollständig zum Erliegen kommt. Eine deutliche Erhöhung des Parkraumangebotes wie ausdrücklich geplant (Anlage 2, S. 6) würde offenkundig mehr Fahrzeuge anziehen. Die vermutlich erschreckend hohe Zahl an prognostizierten Kraftfahrzeugbewegungen je Spieltag („Wie viele Autos werden zusätzlich fahren?“) nennt der Bebauungsplan wohlweislich nicht. Diese sicher zu erwartenden Fahrzeuge würden im Weiteren einen Ausbau der Zufahrtstraßen erfordern. Der dadurch entstehende Kraftverkehr würde die bereits jetzt durch den autogerechten Umbau der letzten Jahrzehnte stark belastete Innenstadt und Weststadt noch zusätzlich belasten. Seit den 70er Jahren ist belegt, dass neue Straßen nicht nur den bestehenden Verkehr aufnehmen, sondern sogar selbst noch zusätzlich Verkehr hervorrufen, quasi erzeugen, einfach durch ihre Attraktivität. Daher ist zu erwarten, dass auch diese dann ausgebauten Zufahrtstraßen auch außerhalb der Spielzeiten und über die Nutzer der Stadion-Parkflächen hinaus weiteren Verkehr anziehen werden.

Ein verkehrstechnisch schwer erreichbarer Berg inmitten einer Stadt sollte nicht zum Zielpunkt für nochmals gesteigerten Autoverkehr gemacht werden.

Schlossberg autofrei

Vielmehr sollte im Gegensatz darauf hingewirkt werden, den gesamten Bereich des Schlossberges an Spieltagen autofrei zu gestalten (ÖPNV, Einsatzfahrzeuge und Anwohner frei), um die sichere Zuwegung und Rückreise von erwarteten bis zu 30 000 Besuchern sicherstellen zu können. Diese sollte – wie bereits heute – überwiegend zu Fuß erfolgen, unterstützt durch den ÖPNV und Pendelbusse zu Parkplätzen für Autos und Reisebusse. Hier bieten sich die schon vorhandene Großparkplätze an, bspw. am Brenzpark, bei Voith, Hartmann, Schwenk, und ggf. darüber hinaus in den Industriegebieten der Nachbargemeinden Nattheim, Herbrechtingen usw.

Bus-Pendelverkehr

Die Leistungsfähigkeit des Bus-Pendelverkehrs würde gegenüber heute sprunghaft ansteigen, stünden die Busse nicht mehr gemeinsam mit den Kraftfahrzeugen im Stau. Die Variante „autofreier Schlossberg“ wird im vorliegenden Bebauungsplan leider gar nicht geprüft, was wenig zeitgemäß erscheint und zudem die dem Wort nach beabsichtigte nachhaltige verkehrliche Anbindung (Anlage 2, S. 4) als reines Lippenbekenntnis erscheinen lässt.

Zu-Fuß-Gehen stärken

Bereits heute erreichen Besucher aus dem gesamten Stadtgebiet das Stadion zu Fuß, der Anmarsch ist teils Bestandteil der Folklore, ein beliebtes gemeinschaftliches Ritual. Gleiches gilt für den Fußmarsch vom Bahnhof aus. Um Vandalismus vorzubeugen ist insbesondere ein Rückweg nach dem Spiel über eine gewisse Strecke zu Fuß im Freien ein fester Bestandteil des polizeilichen Sicherheitskonzeptes vieler Bundesliga-Spielorte.

Waldbestand erhalten

Der Verzicht auf die ausdrücklich geplante deutliche Erhöhung des Parkraumangebotes (Anlage 2, S. 6) ermöglicht den teilweisen Erhalt des von der Planung berührten Waldbestandes (Anlage 4).

Wenige Bundesligaspiele

Die im vorgelegten Bebauungsplan beabsichtigten massiven Eingriffe und Ausbauten der Infrastruktur erscheinen durchaus unverhältnismäßig, wenn man bedenkt, wie viele, i. e. wenige, Bundesligaspieltage es jährlich gibt: Es sind nur 17, also im Jahresdurchschnitt nur eines alle drei Wochen.

business club

Möglicherweise ist die Haupt-Zielgruppe für die vielen Parkplätze auch gar nicht der Stadionbesucher für ein Bundesligaspiel, sondern der Gast in dem geplanten neuen, größeren *business club*, der als Gebäudekomplex aufgeständert über den bisherigen Parkflächen entstehen soll (Anlage 2, S. 6). Doch auch diese Zielgruppe sollte im Sinne der angestrebten Nachhaltigkeit und des Landschaftsschutzes nicht dazu genötigt sein, mit (Privat-)PKW anzureisen, sondern auf einen gut ausgebauten und attraktiven ÖPNV zurückgreifen können.

Fahrradabstellanlage – Fahrrad-Gesamtkonzept

Die geplante Fahrradabstellanlage (nur in Anlage 4, hier südöstlich des Stadions im Heizhaus) ist zu begrüßen, muss aber Teil eines Gesamtkonzeptes sein. Hier ist der Gemeinderat aufgerufen, den vorgelegten Bebauungsplan nur zu genehmigen, wenn die Stadtverwaltung zeitgleich ein leistungsfähigeres Radwegkonzept für den Schlossberg und die Zufahrten vorlegt. Dieses könnte im Katzental bergauf einen eigenen mindestens normbreiten Radweg vorsehen, getrennt vom bestehenden Gehweg. Die starke Steigung ist durch die zunehmende Elektrifizierung der Fahrräder weniger hinderlich, gleichwohl neigen Radfahrer bergauf zum stärkeren Seiten-Pendeln und benötigen entsprechende Breite. Für den Rückweg bergab ist dies weniger relevant, hier könnte ein Schutzstreifen ausreichen. Gleiches gilt für die Zufahrt per Fahrrad via Schloßhaustraße, von der Weststadt-Kreuzung bis zum Stadion. Bedeutsam sind die drei Kreuzungsbereiche Mergelstetter Reute/Katzental, Schützenstraße/Erchenstraße und Schloßhaustraße/Clichy-/Wilhelmstraße: Hier ist eine Radwegführung erforderlich, welche im Gegensatz zu heute den Radfahrer weder gefährdet noch benachteiligt, sondern es vielmehr von Anfang an attraktiv erscheinen lässt, den Weg zum Stadion per Fahrrad zurückzulegen.

Seilbahnanbindung?

Die vorgelegte Planung ist insofern veraltet und widersprüchlich, als sie nicht die vonseiten der Stadtverwaltung mehrfach und vehement ins politische Gespräch gebrachte Seilbahnanbindung des Schlossberges berücksichtigt, sondern, wie bereits geschildert, auf eine deutliche Erhöhung des Parkraumangebotes setzt (Anlage 2, S. 6). Wie bereits andernorts und von anderer Seite vorgebracht sollte die Seilbahn konsequent als innerstädtisches Verkehrsmittel und Teil des ÖPNVs gedacht und geplant werden. Dies bedeutet, sie sollte mindestens Bahnhof und ZOH, idealerweise auch Wohngebiete etwa in West- und Oststadt, an den Schlossberg anbinden und miteinander verbinden.

VEP 2035?

Zudem greift die vorgelegte Planung der zur Zeit laufenden Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes Heidenheim (VEP 2035) vor: Bevor ein Bebauungsplan inmitten der Stadt genehmigt wird, der sehr großen Einfluss auf das zukünftige Verkehrsgeschehen in der Stadt und darüber hinaus haben wird, sollte abgewartet werden, wie das zukünftige Verkehrsgeschehen in Heidenheim gemäß VEP 2035 aussehen soll. Es entsteht bedauerlicherweise der gegenteilige Eindruck: dass nun schnell „Nägel mit Köpfen“ gemacht werden sollen, um sodann mit dem doch bereits genehmigten zusätzlichen Verkehrsaufkommen hin zum Schlossberg den weiteren autogerechten Umbau der Heidenheimer Innenstadt zu rechtfertigen bzw. den dringend nötigen Umbau hin zu mehr Klima- und Umweltschutz im Verkehr unter Verweis auf die Schlossbergparkplätze zu verhindern.

Klimaziele?

Ebenfalls im Hinblick auf die vielfach bekundeten Klimaziele agiert die Stadtverwaltung mit dem hier vorgelegten Bebauungsplan widersprüchlich: Ganz offensichtlich plant die Stadtverwaltung mit und für den Autoverkehr, indem sie dafür großflächig Parkplätze bauen lassen will – dafür soll Wald abgeholzt werden. Eine konsistent dem Klimaschutz verpflichtete Planung würde den umgekehrten Weg gehen und für eine weitere Bebauung des Schlossberges die Auflage erteilen, bestehende Parkflächen wieder zu entsiegeln, aufzuforsten und die An- und Abreise der Besucher zukünftig mit weniger motorisiertem Verkehr abzuwickeln. Denn schließlich sollen auch Besucher und Kinder weiterhin naturnahe Wälder in ihrer Umgebung erleben dürfen.