



Schnell mal über die Straße flitzen: Der Weg über die zweispurige Bundesstraße ist gefährlich, aber der kürzeste. Deshalb nehmen ihn viele Fußgänger. Die Fokusgruppe regt zum Nachdenken über eine Entschärfung der Situation an.

Foto: Jennifer Räßle

# Visionen für den Verkehr

## Fokusgruppe will Situation für Fußgänger und Radler sowie im ÖPNV verbessern

**Neue Radwege, mehr Platz für Fußgänger und neue Buslinien mit besserer Anbindung zur Bahn: Dazu hat eine Fokusgruppe der Werkstadt-Bürgerbeteiligung eine Vielzahl von Vorschlägen gemacht, die im Technischen Ausschuss mehr oder weniger Gefallen fanden.**

KARIN FUCHS

„Manchmal muss man außergewöhnliches denken, um etwas hinzubekommen“, kommentierte Sabine Skwara (CDU) die Ideenflut, die von Fußgängerfurten, Radschnellwegen bis hin zu Vorfahrtsspuren für den Bus reichten. „Revolutionär“ fand Reinhard Püschel (Die Linken/DKP) das Ansinnen, Fußgängern und Radlern gleiche Chancen einzuräumen wie dem Autofahrer, was Ulrich Grath (Freie Wähler) zu Widerspruch anregte: „Ich wehre mich gegen die Aussage, wir betreiben nur Autopolitik.“

Kontrovers diskutierten die Stadträte über den Vorschlag, Autos und Lkw stärker zu kontrollie-

ren, welche Rad- und Gehwege zuparken, oder auch Radler, die gegen Regeln verstoßen. OB Ilg merkte an, dass bereits fünf Mitarbeiter den ruhenden Verkehr kontrollierten, und mahnte dazu, Absolutheitsansprüche herunterzuschrauben. Helmuth Feichtenbeiner warnte gar: „Heidenheim muss nicht anstreben, die härtesten Kontrollen von Baden-Württemberg zu haben.“

Die Fokusgruppe, die mit über 40 Sitzungen zu den ganz fleißigen zählt, geht davon aus, dass durch die bewusste Förderung der Fußgänger, Radfahrer und des ÖPNV eine bessere Lebensqualität entsteht. Sebastian Hyncek nahm sich der Fußgänger an und bemerkte „unangenehme Situationen“, weil Querungshilfen wie vorm Bahnhof zu klein seien oder ganz fehlten. Er verwies auf so genannte Begegnungszonen nach dem Vorbild der Ulmer Neuen Mitte, wo der Autoverkehr bewusst gebremst wird. Damit Fußgänger schnell über die großen Kreuzungen wie an der Marienstraße kämen, schlug er ein „Diagonalgrün“ an den Ampeln

vor sowie an anderen Stellen kürzere Wartezeiten an den Ampeln. Die Stadtverwaltung hält in ihrer Stellungnahme dagegen, dass die heutigen Ampelschaltungen „nicht ohne negative Einflüsse auf das eingespielte System“ verändert werden könnten. Die Bahn-Haltsunterführung bis in den Brenzpark zu verlängern, diesem Vorschlag habe die Bahn bereits eine Absage erteilt, musste die Verwaltung auch diesbezüglich enttäuschen.

Die „mehrspurigen Autobahnen“ durch Heidenheim aufzulösen und dafür Busspuren mit Vorrang vorm Auto einzurichten, das hatte Werner Glatzle in Sachen ÖPNV in seiner großen Vorschlagsliste. Darin enthalten sind auch Ideen, neue Buslinien zu fahren, wie etwa zum Waldfreibad oder in den Norden zum Schnaitheimer Einkaufsgebiet. Um den Schlossberg bei Veranstaltungen nicht zwingend mit dem Auto anfahren zu müssen, bräuchte man Nachtbusse und mehr Fahrten am Wochenende, so Glatzle, der diesbezüglich auch ein ÖPNV-Kombi-Ticket für Ver-

anstaltungen vorschlägt. Beispiele dafür gebe es in anderen Städten, wo eine Busnutzung automatisch im Kaufpreis enthalten sei. Festgestellt hat die Fokusgruppe zudem, dass Bus und Bahn schlecht verbunden seien und die Bahn-Haltespunkte in Schnaitheim und Mergelstetten zu weit weg von den Buslinien weg lägen.

Die Vision eines Fahrradwegs auf der alten Industrietrasse der Bahn von Heidenheim bis zur Weilerstraße in Mergelstetten stellte Uwe Siedentop vor. Der Radweg würde zudem die Fläche für den zweigleisigen Ausbau schützen. Ansonsten bestehe die Gefahr, dass die Bahn die Fläche veräußere, warnte Siedentop. Die Gruppe hat zudem eine Fahrradachse konstruiert von der Ludwig-Langstraße über das Ploucquet-Gelände und den Rathausvorplatz, über den Eugen-Jaekle-Platz bis in die Schlossstraße. „Hier wäre Diskussionsbedarf.“ Erste Vorschläge der Gruppe hat die Stadtverwaltung übrigens bereits bei neuen Radwegplanungen berücksichtigt.