

Bebauungsplan „Fußballstadion/Heeracker/Katzental“, Verwaltungsgemeinschaft Heidenheim-Nattheim

I. Behandlung der Stellungnahmen aus der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 2 BauGB)

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
0	Einwender 0	<p>Hiermit lege ich als Anwohner der Reutenen Einspruch gegen den weiteren Ausbau der VOITH Arena ein.</p> <p>Bereits ab 10 000 Zuschauer sind die Reutenen und der Schlossberg überlastet. Bei 15 000 Zuschauer herrscht jetzt schon unzumutbare Überlastung des Schlossberges. Feuerwehrfahrzeuge kommen nicht mehr an alle Wohnhäuser. Kranken-Nottransporte nicht mehr rechtzeitig in das Klinikum.</p> <p>Zufahrtsstraßen auf den Schlossberg sind bereits jetzt überlastet. Shuttle Busse können niemals zusätzlich 10 000 Zuschauer sinnvoll befördern. Ist auch jetzt bereits gescheitert bei 15 000 Zuschauern.</p> <p>Der Schlossberg wächst leider nicht mit. Deswegen gehört ein Profifußballstadion zwingend an die Autobahn. Dies trifft auf Liga 1 und Liga 2 zu. Fehlinvestitionen in das jetzige Stadion sind zu vermeiden.</p> <p>Der Wald zwischen Baseballplatz und VOITH ARENA darf niemals abgeholzt werden.</p> <p>Auf dem Schlossberg wurde bereits zu viel abgeholzt.</p> <p>Weitere Klimaverschlechterungen sind zwingend zu vermeiden.</p> <p>Dieses Waldstück stellt die Schallisolation zwischen VOITH ARENA und 4500 Reutenen Bewohnern da und muss zwingend erhalten bleiben.</p> <p>Verkehrschaos bei 20 Heimspielen incl. DFB-Pokal sind für die 4 500 Reutenen Bewohner über 6 Stunden hinweg unzumutbar. Es liegt keine sinnvolle Verkehrsplanung vor. Zusätzliche Shuttle Busse lösen niemals das Problem.</p> <p>Bitte verhindern Sie den zusätzlichen Stadionausbau.</p> <p>Lassen Sie den Wald bitte stehen.</p> <p>Verlagern Sie das Profifußballstadion an den einzigen, sinnvollen Standort an der Autobahn zum Wohle der Menschen, des Waldes, der Verkehrsführung und Heidenheims und dem Schlossberg. Die Nummer 1 auf dem Schlossberg bleibt das Klinikum. Dies gefährden sie bei weiterem Stadionausbau.</p>	<p>Bei dem Stadion und seinem Umfeld handelt es sich um einen baulich bereits vorgeprägten Bereich. Die geplante Stadionerweiterung erfolgt auf Flächen, die bereits über rechtskräftige Bebauungspläne planungsrechtlich für die angestrebten Nutzungen (Stadion und Sportanlagen) gesichert sind. Die im unmittelbaren Umfeld des Stadions angrenzenden Waldbestände sind nach Einschätzung der Unteren Forstbehörde von untergeordneter Bedeutung, durch Anpassungen in der Stadionausbauplanung können Eingriffe in höherwertige Waldbestände vermieden werden. Die Waldumwandlung wird vollumfänglich ausgeglichen.</p> <p>Hinsichtlich der momentanen verkehrlichen Situation auf dem Schlossberg wurde ein Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept durch das Fachbüro Bernard Gruppe erstellt. Schwerpunkte dieses Konzeptes sind Ertüchtigung der betroffenen Verkehrsknotenpunkte, die der Ausbau des Shuttlebus-Systems sowie die Verkehrswegeföhrung der betroffenen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Shuttlebusse sowie PKW). Die Ergebnisse sind Bestandteil der vorliegenden Bauleitplanung, um die aktuelle Verkehrssituation auf dem Schlossberg zu verbessern.</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
1	Einwender 1	<p>Ich lege hiermit Widerspruch ein gegen die Flächennutzungsplanänderung zur Vorbereitung der Erweiterung des Fußballstadions des 1. FCH. Ich bin gegen die geplanten Rodungen und gegen den Bau von Parkhäusern auf dem Schlossberg/ im Katzental. Ich erwarte stattdessen, dass der Schlossberg an den Spieltagen für den PKW-Verkehr gesperrt wird, dass stattdessen ausreichend Shuttlebusse von Nachbarorten aus fahren und dass nur Anwohner und Krankenhauspersonal mit Passierschein Zufahrtsrecht haben. Ich erwarte auch, dass der FCH exakt nur so viele zusätzliche Zuschauerplätze und Parkplätze baut, wie zwingend vorgeschrieben sind, nicht mehr! Außerdem erwarte ich, dass Tickets nur zusammen mit einer Busfahrkarte gekauft werden können, so dass die Busse finanziert werden können.</p>	<p>Bei dem Stadion und seinem Umfeld handelt es sich um einen baulich bereits vorgeprägten Bereich. Die geplante Stadionerweiterung erfolgt auf Flächen, die bereits über rechtskräftige Bebauungspläne planungsrechtlich für die angestrebten Nutzungen (Stadion und Sportanlagen) gesichert sind. Die im unmittelbaren Umfeld des Stadions angrenzenden Waldbestände sind nach Einschätzung der Unteren Forstbehörde von untergeordneter Bedeutung, durch Anpassungen in der Stadionausbauplanung können Eingriffe in höherwertige Waldbestände vermieden werden. Die Waldumwandlung wird vollumfänglich ausgeglichen.</p> <p>Die notwendigen Stellplätze sind hinsichtlich des Bedarfs berechnet. Des Weiteren wird das vorhandene Shuttlebusssystem ausgebaut, d.h. ein Shuttlebusbahnhof ist im Osten des Stadions geplant. Der Wegfall dieser Stellplatzflächen ist zu kompensieren.</p> <p>Zum anderen ist die räumliche Trennung von Heim – und Gästefans notwendig. Die Gesamtzahl der Parkplätze ergibt sich aus dem Baurecht. Die Stellplätze können mit zugewiesener Parkberechtigung erreicht werden, so dass unberechtigter Parksuchverkehr nicht stattfinden wird. Der Zuschauer ohne Parkberechtigung wird auf die Shuttlebusse verwiesen, da öffentliches Parken auch auf den vorhandenen öffentlichen Flächen dann organisatorisch gesperrt und nicht mehr möglich sein wird.</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
2	Einwender 2	<p>Wir legen hiermit Einspruch ein gegen die Flächennutzungsplanänderung zur Vorbereitung der Erweiterung des Fußballstadions des 1. FCH. Wir sind gegen die geplanten Rodungen und gegen den Bau von Parkhäusern auf dem Schlossberg und im Katzental. Wir erwarten stattdessen, dass der Schlossberg an den Spieltagen für den PKW-Verkehr gesperrt wird, dass stattdessen ausreichend Shuttlebusse von Nachbarorten aus fahren und dass nur Anwohner und Krankenhauspersonal mit Passierschein Zufahrtsrecht haben. Wir erwarten auch, dass der FCH exakt nur so viele zusätzliche Zuschauerplätze und Parkplätze baut, wie zwingend vorgeschrieben sind. Außerdem schlagen wir vor, dass Tickets nur zusammen mit einer Busfahrkarte gekauft werden können, so dass die Busse finanziert werden können.</p>	<p>Bei dem Stadion und seinem Umfeld handelt es sich um einen baulich bereits vorgeprägten Bereich. Die geplante Stadioneerweiterung erfolgt auf Flächen, die bereits über rechtskräftige Bebauungspläne planungsrechtlich für die angestrebten Nutzungen (Stadion und Sportanlagen) gesichert sind. Die im unmittelbaren Umfeld des Stadions angrenzenden Waldbestände sind nach Einschätzung der Unteren Forstbehörde von untergeordneter Bedeutung, durch Anpassungen in der Stadionausbauplanung können Eingriffe in höherwertige Waldbestände vermieden werden. Die Waldumwandlung wird vollumfänglich ausgeglichen.</p> <p>Die notwendigen Stellplätze sind hinsichtlich des Bedarfs berechnet. Des Weiteren wird das vorhandene Shuttlebusssystem ausgebaut, d.h. ein Shuttlebusbahnhof ist im Osten des Stadions geplant. Der Wegfall dieser Stellplatzflächen ist zu kompensieren.</p> <p>Zum anderen ist die räumliche Trennung von Heim – und Gästefans notwendig. Die Gesamtzahl der Parkplätze ergibt sich aus dem Baurecht. Die Stellplätze können mit zugewiesener Parkberechtigung erreicht werden, so dass unberechtigter Parksuchverkehr nicht stattfinden wird. Der Zuschauer ohne Parkberechtigung wird auf die Shuttlebusse verwiesen, da öffentliches Parken auch auf den vorhandenen öffentlichen Flächen dann organisatorisch gesperrt und nicht mehr möglich sein wird.</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
3	Einwender 3	<p>Ich lege hiermit Einspruch ein gegen die Flächennutzungsplanänderung zur Vorbereitung der Erweiterung des Fußballstadions des 1. FCH. Ich bin gegen die geplanten Rodungen und gegen den Bau von Parkhäusern auf dem Schlossberg und im Katzental. Ich erwarte stattdessen, dass die durch das Stadion auf dem Schlossberg bereits erheblich in Mitleidenschaft gezogene Natur nicht weiter geschädigt wird und Stadt und Kreis in keiner Weise finanzielle Risiken oder Lasten des FCH tragen.</p>	<p>Bei dem Stadion und seinem Umfeld handelt es sich um einen baulich bereits vorgeprägten Bereich. Die geplante Stadioneerweiterung erfolgt auf Flächen, die bereits über rechtskräftige Bebauungspläne planungsrechtlich für die angestrebten Nutzungen (Stadion und Sportanlagen) gesichert sind. Die im unmittelbaren Umfeld des Stadions angrenzenden Waldbestände sind nach Einschätzung der Unteren Forstbehörde von untergeordneter Bedeutung, durch Anpassungen in der Stadionausbauplanung können Eingriffe in höherwertige Waldbestände vermieden werden. Die Waldumwandlung wird vollumfänglich ausgeglichen.</p> <p>Die notwendigen Stellplätze sind hinsichtlich des Bedarfs berechnet. Des Weiteren wird das vorhandene Shuttlebusssystem ausgebaut, d.h. ein Shuttlebusbahnhof ist im Osten des Stadions geplant. Der Wegfall dieser Stellplatzflächen ist zu kompensieren.</p> <p>Zum anderen ist die räumliche Trennung von Heim – und Gästefans notwendig. Die Gesamtzahl der Parkplätze ergibt sich aus dem Baurecht. Die Stellplätze können mit zugewiesener Parkberechtigung erreicht werden, so dass unberechtigter Parksuchverkehr nicht stattfinden wird. Der Zuschauer ohne Parkberechtigung wird auf die Shuttlebusse verwiesen, da öffentliches Parken auch auf den vorhandenen öffentlichen Flächen dann organisatorisch gesperrt und nicht mehr möglich sein wird.</p>
4	Einwender 4	<p>Ich lege Einspruch ein gegen die Änderung des Flächennutzungsplans zum Stadionausbau.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
5	Einwender 5	<p>Der Bau von wenigen hundert zusätzlichen Parkplätzen rechtfertigt nicht folgende negative Auswirkungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Flächenverbrauch und Versiegelung (Achtung Starkregenereignisse) 2) viel graue Energie für den Bau (CO2) 3) Waldverlust 4) weitere Zerstörung des Naherholungsgebietes Schlossberg 5) mehr Individualverkehr wird provoziert <p>Die Parkplätze werden zudem nur an Spieltagen ausgelastet, um einer kleinen Gruppe von Sponsoren und VIP's einen bequemen Stadionzugang zu ermöglichen.</p> <p>Deutschland hat im Mai alle Ressourcen eines Jahres verbraucht, ab diesem Zeitpunkt leben wir auf Kosten nachfolgender Generationen. Wir plädieren für eine Unterlassung des Baus des Parkhauses. Für eine Erweiterung des Fußballstadions ist eine Ergänzung der verkehrlichen Infrastruktur in der beabsichtigten Form nicht zwingend.</p>	<p>Die notwendigen Stellplätze sind hinsichtlich des Bedarfs berechnet. Des Weiteren wird das vorhandene Shuttlebusssystem ausgebaut, d.h. ein Shuttlebusbahnhof ist im Osten des Stadions geplant. Der Wegfall dieser Stellplatzflächen ist zu kompensieren.</p> <p>Zum anderen ist die räumliche Trennung von Heim – und Gästefans notwendig. Die Gesamtzahl der Parkplätze ergibt sich aus dem Baurecht.</p> <p>Die geplanten Parkhäuser stehen nicht nur an Heimspieltagen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Zu den Mehrfachnutzungen zählen die Nutzungen durch das Naturtheater, das Krankenhaus sowie der Business Club des FCH. Des Weiteren wird das südliche Parkhaus für die Verwaltungsmitarbeiter der FCH zur Verfügung gestellt. Die Mehrfachnutzung der Parkhäuser wird in der Begründung des Bebauungsplanes entsprechend ergänzt.</p>

6	Einwender 6	<p>Mit großer Überraschung und Freude haben wir alle miterleben dürfen, wie der FCH vergangenes Jahr in die Fußball-Bundesliga aufgestiegen ist. Was für eine Leistung!</p> <p>Nun steht die Erweiterung des Stadions von derzeit 15.000 Plätzen auf dann 23.000 Plätze an. Dazu soll der Flächennutzungsplan (FNP) und der Bebauungsplan (BP) geändert werden. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung/Offenlegung der Pläne geben wir als VCD Heidenheim hiermit unsere Bedenken und Vorschläge ein.</p> <p>Schon jetzt ist die Verkehrsinfrastruktur bei mit 15.000 Gästen ausverkauftem Stadion überlastet. Die aus dem vorliegenden Verkehrsgutachten entnommenen Eckdaten sehen eine Fortsetzung der bestehenden Verkehrssituation vor und verschärfen die Situation weiter! Das Verkehrsgutachten, welches 2021 vom FCH für den Aufstellungsbeschluss zur FNP + BP-Änderung vorgelegt wurde, zeigt unserer Meinung nach Mängel und Auslassungen an zentralen Stellen. Um ein funktionsfähiges Verkehrskonzept zur An- und Abreise zum/vom Stadion aufzustellen, sind weitere infrastrukturelle sowie verkehrsplanerische Maßnahmen erforderlich, wie wir in dieser Handreichung ausführen.</p> <p><u>Zusammenfassend sind das die folgenden Punkte:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Klarer abgebildet werden muss im Verkehrskonzept, wie an Spieltagen insbesondere die Shuttle-Busse, die Fahrräder sowie die zu-Fuß-Gehenden das Stadion flüssig erreichen. Zudem muss das Umfeld stärker berücksichtigt werden: Die Erreichbarkeit des Krankenhauses, insbesondere zum Schichtwechsel, der Baseball-Spielstätte und der anderen Sportanlagen und des Wohngebietes Reuteneu, usw. sollte reibungslos möglich sein. Nicht zuletzt sollte der Ablauf einer Evakuierung mitbedacht werden, die den schnellen Transport von 23.000 Menschen notwendig werden lässt. Daher bedarf es eines besseren Verkehrskonzepts. 2. Der Bau eines Radweges entlang der Schlosshaustraße sollte geprüft werden. Dieser Radweg könnte erheblich zur Entspannung beitragen und würde auch über die Stadionanbindung hinaus einen Mehrwert in der Erschließung des ganzen Schlossberges inkl. der Reuteneu bieten. 3. Die Reservierung von Querschnitten für den Bus-Shuttle-Verkehr und sonstigen lokalen Verkehr könnte wesentlich zur Funktionalität des geplanten Verkehrskonzepts beitragen. Hierzu verweisen wir auf den Vorschlag des Heidenheimer CDU-Stadtverbands, der vorsieht, die Schlosshaustraße zwischen Eichertstraße und Katzental für den Allgemeinverkehr zeitweise zu sperren. (Quelle: HZ, 04.07.2023) 	<p>Flüssiger und sicherer Verkehrsablauf für Shuttle-Busse, Radfahrende und zu Fuß gehende</p> <p>Die flüssige und sichere Führung von Bus, Rad und Fuß ist elementarer Bestandteil des Verkehrskonzepts. Um Überlagerungen von Busverkehr/Radverkehr/Fußverkehr mit MIV zu reduzieren, ist eine räumliche und eine zeitliche Entzerrung der Verkehrsströme vorgesehen. Die räumliche Entzerrung erfolgt durch die gezielte Zu- und Abführung zu/von den Parkbauten (ohne Durchfahrt über den Schlossberg) und durch die Unterbindung von irregulärem Parken „wildes Parken“ auf dem Schlossberg. Eine zeitliche Entzerrung erfolgt nach Spielende (=Zeitraum der meisten/gebündelten Busabfahrten) durch Abfahrtskontrolle an den Parkplätzen am Stadion („erst Busabfahrten, dann Pkw-Abfahrten“) und durch die räumliche Anordnung der Shuttlebus-Anlage (kurzer Zugang und dadurch schnellere Abfahrt mit dem Shuttlebus). Für eine gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad und zu Fuß ist ein Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur mit direkten, attraktiven, ausreichend dimensionierten Wegen vorgesehen. Detaillierte Ausarbeitungen erfolgen in den weiteren Planungsschritten. Eine sichere und direkte Führung des Fußverkehrs wird zudem durch separate und eigenständige Fußgängerbereiche (z.B. Rampen zum Stadion) sichergestellt (Anlage 8, Folie 18).</p> <p>Radweg entlang der Schlosshaustraße</p> <p>Es ist ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mit direkten, attraktiven, ausreichend dimensionierten Wegen vorgesehen (vgl. obenstehende Beantwortung). Detail-</p>
---	-------------	--	---

		<p>Die konsequente Anwendung der in der „VwV Stellplätze“ niedergelegten Kriterien würde einen ÖPNV-Teiler von 40% rechtfertigen, und könnte somit zu einer baurechtlich geringeren Anzahl von 625 Parkplätzen führen. Diese Anzahl stünde im aktuellen Zustand trotz Wegfall weniger Plätze für das Bus-Terminal bereits fast zur Verfügung (624 PP). Das würde den aufwändigen und teuren Neubau zweier Parkhäuser ersparen.</p> <p><u>Detaillierter führen wir die Thematik hier weiter aus:</u></p> <p>Die Grundproblematik im Bereich Verkehr zeigt sich seit Jahren bei großen Heimspielen des FCH. Regelmäßig kommt es während solcher Spiele im Anreise- und Abreiseverkehr zu Staus, langen Verzögerungen und verstopften Straßen. Das beginnt schon unterhalb des Schlossbergs.</p> <p>So ist im östlichen Bereich oft die Erchenstraße, teils bis zur St.-Pöltener-Straße und zum „Ohr“ an der B19 durch Rückstau verstopft. Das gilt genauso im Westen für die Heckentalkreuzung mit Clichy- und Wilhelmstraße. Davon ist leider auch der sonstige lokale Verkehr beeinträchtigt.</p> <p>Der 1. FCH hat ein Verkehrsgutachten erstellen lassen, das die verkehrliche Situation auf dem Schlossberg untersucht und mit Blick auf die zwei Bauvorhaben auf dem Schlossberg (Wohnbebauung am Eichert/Klinikum sowie Stadionerweiterung Katzental/Heeracker) Empfehlungen gibt. (Quelle: Verkehrsgutachten, 19.08.2021).</p> <p>Unsere detaillierte Analyse des Gutachtens vom 11.10.2021 findet sich hier: https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Verbaende/Heidenheim/VCD-Analyse_Verkehrsgutachten_Schlossberg.pdf</p> <p>Konkrete VCD-Verbesserungsvorschläge zum Bebauungsplan sind in folgendem Dokument gelistet:</p> <p>https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Verbaende/Heidenheim/VCD-Stellungnahme_Stadionparkhaus.pdf</p> <p>Im Gutachten sind ambitionierte Annahmen getroffen, wie die zukünftig 23.000 Stadiongäste anreisen werden: nur noch 45% mit dem PKW, eine Verdreifachung des Shuttlebus-Aufkommens, eine Verzehnfachung der Anreise per Fahrrad und eine völlig neu erfundene Kategorie „Park + Walk“, die von 0 auf 2000 wachsen soll, ohne dass sich im Gutachten Planungen zu entsprechenden Parkplätzen und Fußwegen finden lassen (siehe Abbildung 1).</p> <p>Insgesamt müssen wir feststellen, dass die im Verkehrsgutachten präsentierte Planung in zentralen Punkten Lücken aufweist. Die Berechnung der KFZ-Verkehrsströme allein reicht nicht aus:</p>	<p>lierte Ausarbeitungen erfolgen in den weiteren Planungsschritten. Dabei werden auch mögliche Verknüpfungen von/nach Reutenen und Synergien berücksichtigt.</p> <p>Reservierung von Querschnitten für den Shuttle-Busverkehr</p> <p>Mit dem Verkehrskonzept ist eine zeitliche und räumliche Bevorrechtigung des Busverkehrs vorgesehen. Eine zeitliche Bevorrechtigung erfolgt Abfahrtskontrolle an den Parkplätzen am Stadion („erst Busabfahrten, dann Pkw-Abfahrten“) und durch die räumliche Anordnung der Shuttlebus-Anlage (kurzer Zugang und dadurch schnellere Abfahrt mit dem Shuttlebus). Zusätzlich ist eine Vorrangschaltung für Busse an den beiden lichtsignalisierten Knotenpunkten LSA 101 Wilhelmstr./Clichystr./Schloßhaustr. Und LSA 407 Erchenstr./Schützenstr. vorgesehen. Detaillierte Ausarbeitungen und auch Prüfungen abschnittsweise Busspuren erfolgen in den weiteren Planungsschritten. Eine komplette Sperrung des Schlossbergs kommt auf Grund der erforderlichen Erreichbarkeit des Klinikums nicht in Betracht. Um den potenziellen Überlagerungen von Busverkehr/Radverkehr/Fußverkehr mit MIV entgegenzuwirken, ist eine räumliche und eine zeitliche Entzerrung der Verkehrsströme vorgesehen (vgl. obenstehende Beantwortung).</p> <p>Verzicht auf den Neubau zweier neuer Parkhäuser</p> <p>Die beiden neuen Parkbauten (Heeracker und Katzental) dienen in erster Linie dem Ersatz heute bestehender und zukünftig entfallender Parkmöglichkeiten sowie der Unterbringung irregulär Parkender (wildes Parken). Zudem ermöglichen diese Park-</p>
--	--	---	--

- **Das geplante Shuttleterminal direkt vor dem Stadion ist sehr begrüßenswert. Doch wie kommen die Shuttle-Busse staufrei auf den Schlossberg,** damit das Shuttlebus-Konzept funktioniert?
- Auf **welchen Wegen** können die **geplanten 1000 Radfahrenden** das Stadion erreichen?
- Auf **welchen Wegen** sollen die **1400 zu-Fuß-Gehenden, und die 2000 zusätzlichen Park+Walk-Anreisenden** das Stadion erreichen?
- **Der Ausbau des ÖPNV** bietet eine Chance, **auch für den Alltagsbetrieb** über die Spieltage hinaus. Hierzu sollte das Busshuttle-Terminal als öffentliche **Bushaltestelle „Stadion“** angefahren werden, die zusätzlich zu den Linien 6+7, die bisher schon Klinikum und Schlosshau anfahren, auch noch von der Linie 5 versorgt werden könnte.

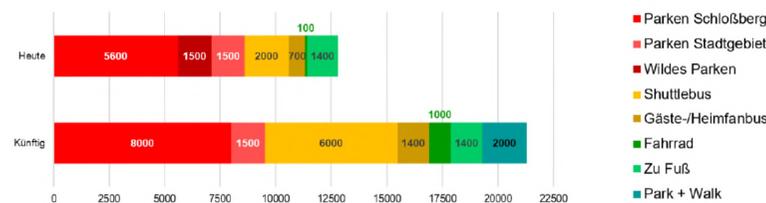
Das sind insgesamt verkehrsorganisatorische Fragen, die weniger das nähere Stadion-Umfeld sondern vielmehr die gesamte Infrastruktur im Bereich des Schlossbergs betreffen. Was nutzt ein schönes großes Bus-Shuttle-Terminal, wenn die Busse auf den drei, mit Autos verstopften Auffahrten feststecken? (Schlosshau, Katzental, Buchsteige). Sie als Stadtverwaltung sollten diese Aspekte jedoch unbedingt mitbedenken, da sie die Planung des unmittelbaren Stadionumfelds betreffen und diese nicht isoliert von der Umgebung betrachtet und mit gutem Ergebnis gestaltet werden kann.

bauten eine gezielte Lenkung und Steuerung des Verkehrs bei gleichzeitiger Entlastung des Schlossberges. Die Potenziale, die sich v.a. aus der starken Erweiterung des Shuttle-Busverkehrs ergeben, sind erheblich und es kann erreicht werden, dass trotz steigender Besucherzahlen die Anzahl der Pkw-Fahrten vom/zum Schlossberg zukünftig etwa gleichbleibt. Auf Grund der topografisch schwierigen Lage und der begrenzten Platzmöglichkeiten auf dem Schlossberg sind die realistischen Möglichkeiten zur Schaffung von Alternativen zum Pkw-Verkehr (v.a. Bus, Rad und Fuß) ausgeschöpft, so dass ein Verzicht auf die beiden neuen Parkbauten nicht realistisch erscheint.

INVESTOR, 1. FC HEIDENHEIM 1846 E.V.
Verkehrerschließung Voith-Arena und Schloßhausiedlung

BERNARD
GRUPPE

Anzahl Stadionbesucher je Zugangsverkehrsmittel
im Vergleich zwischen Bestand und Planung (besucherstarker Heimspieltag)



- Heute 15.000 Plätze (12.800 Besucher), davon 8.600 Personen mit dem Pkw (67 %)
- Künftig 23.000 Plätze (21.300 Besucher), davon 9.500 Personen mit dem Pkw (45 %)

➤ Unwesentliche Erhöhung des Pkw-Verkehrs durch deutliche Senkung des Pkw-Anteils der Besucher

L:\501405_Heidenheim05_ppt\501405_01.pptx

19.08.2021 | 25

Abbildung 1: Anreise ans Stadion nach Verkehrsmittel, heute + künftig. Entnommen aus: Präsentation des Verkehrsgutachtens (2021), S. 25

Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad

Wie soll es gelingen die prognostizierten 1000 Radfahrenden zusammen mit 3400 zu-Fuß-Gehenden über die vorhandenen Wege zum Stadion zu bringen? Schon jetzt stecken Radfahrende in der Stadion-Anfahrt mit dem stockenden Autoverkehr fest, weil keine geeigneten, getrennten Wege vorhanden sind.

Das führt zu dem zentralen Punkt, dass die Verkehrsplanung, anders als im vorliegenden Konzept, den gesamten Anreiseverkehr betrachten, und insbesondere darstellen können muss, wie alle Verkehrsteilnehmenden auf den Schlossberg kommen können. Dazu müssen insbesondere die notwendigen Querschnitte für alle Verkehre gegeben sein.

Gute und umfangreiche Fahrradabstellmöglichkeiten möglichst nahe dem Stadioneingang sind schon geplant und steigern die Attraktivität der Anreise mit Fahrrad und Pedelec.

Gute und umfangreiche Fahrradabstellmöglichkeiten unterhalb des Schlossbergs (Katzental, Innenstadt, Weststadt) und an den Shuttle-Bus-Haltestellen in Verbindung mit **ausreichend breiten, gut ausgebauten, durchgehenden Fußwegen** fördern den wesentlich platzsparenderen Fußverkehr oder den Umstieg in einen Shuttle-Bus.

Zu-Fuß-Gehen stärken: Bereits heute erreichen Besuchende 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 und Energie abzubauen ist insbesondere ein Rückweg nach dem Spiel über eine gewisse Strecke zu Fuß im Freien ein fester Bestandteil des polizeilichen Sicherheitskonzeptes vieler Bundesliga-Spielorte.

- Siehe in der obenstehenden Zusammenfassung Punkt 1.

Dazu müssen einerseits zusätzliche Wege gebaut werden. Bestehende Querschnitte müssen verbreitert, oder/und anderen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung gestellt werden.

- **Hierzu schlagen wir insbesondere den Bau eines separaten Radweges entlang der Schlosshausstraße vor - siehe Zusammenfassung Punkt 2.**

Andererseits sollten bestehende Querschnitte für, das Stadion anführende PKW gesperrt und diese für die Shuttlebusse freigehalten werden - siehe Zusammenfassung Punkt 3:

- Ausnahmen sollen vorgesehen werden für Anwohner, Klinikpersonal, Klinikbesucher, Stadiongäste mit eigenem Parkplatz, Hotelgäste, Besucher des Congressentrums (CC) und des Naturtheaters.

Parksituation für Pkw

Die allgemeine Anfahrt des Schlossbergs an Spieltagen zum Stadionbesuch mit privaten PKW sollte von vornherein ausgeschlossen werden. Ein kluges Parkleitsystem für Spieltage verteilt die anfährenden Besuchenden auf die bestehenden Großparkplätze im Stadtgebiet und bindet diese mit dem Shuttlebus-Verkehr ans Stadion an. Lediglich Gäste mit eigenem Parkplatz sollten das Stadion anfahren dürfen.

Solange auf dem Schlossberg eine relevante Zahl an Parkplätzen für den Stadionbesuch angeboten wird, **werden alle anreisenden PKW den Weg auf den Schlossberg nehmen** und dort nach Parkplätzen suchen (auch auf den Waldwegen und anderen illegalen und gefährlichen Stellen). Ein Parkleitsystem ist daher dringend notwendig. Es ist von „unten“ bisher nicht erkennbar, ob „oben“ nicht vielleicht doch noch Platz ist.

Das Verkehrsgutachten ist zudem in einem zentralen Punkt nicht mehr aktuell: Die in der Sitzung des Technik- und Umweltausschusses am 10.07.2023 von FCH (Holger Sanwald) und Stadtverwaltung (Ralf Käßlinger) präsentierte Planung sieht deutlich kleinere Parkhäuser vor (370 PP im PH Heeräcker, 400 PP (-140 PP in Aussicht gestellt) im PH Katzental). Im Vergleich dazu waren im Verkehrsgutachten von 2021 noch 340 PP im PH Heeräcker und 900 PP im PH Katzental vorgesehen. In dieser Sitzung wurde auch die baurechtlich mindestens erforderliche Anzahl von 1058 Parkplätzen für das erweiterte Stadion kommuniziert. Diese geht aus der, in der Verwaltungsvorschrift „VwV Stellplätze“ (AKBW, Merkblatt Nr. 593) niedergelegten Berechnungslogik, unter Anwendung eines maximalen Teilers von 15 pro 100 Plätzen Stadionkapazität, sowie eines angenommenen ÖPNV-Teilers von 60% hervor. Wir schlagen vor, die in der VwV Stellplätze niedergelegten Kriterien ganz auszureizen:

- Das Bus-Terminal würde die Bedingung „mindestens eine Haltestelle des ÖPNV in R = max. 300 m“ erfüllen: 3 Punkte
- Die 4 geplanten Bus-Shuttle-Linien (Nord, West, Ost, Süd) würden die Bedingung „mehr als 3 Bus- oder Bahnlinien“ erfüllen: 3 Punkte
- Die geplanten 58 Bus-Shuttle-Fahrten innerhalb von zwei Stunden vor Spielbeginn würden, bei einer rechnerischen Taktung von ‚ein Bus alle 2,07 Minuten‘ die Bedingung „Takt max. 5 min“ erfüllen: 3 Punkte
- Die Attraktivität des vorhandenen ÖPNV-Verkehrs könnte, im Falle von Busverkehr, die Bedingung „Bus überwiegend auf eigenen Busspur“ erfüllen: 1 Punkt.
- Das ergäbe in Summe 10 Punkte, und würde damit einen **ÖPNV-Teiler von 40%** rechtfertigen.

- Die, mit diesem Teiler von 40% neu durchgeführte Berechnung ergäbe einen Parkplatzbedarf von **625 PP**, der **mit den bereits vorhandenen Kapazitäten schon fast abgedeckt wäre**, siehe Abbildung 2: 531 PP (P1) + 15 PP (P3) + 78 PP (P4) = **624 PP**. **Der Bau zweier neuer Parkhäuser nur fürs Stadion würde damit überflüssig.**

INVESTOR, 1. FC HEIDENHEIM 1846 E.V.
Verkehrerschließung Voith-Arena und Schloßhausiedlung

Parkmöglichkeiten am Spieltag

	Bestand	Entfällt	Neu	Prognose
Parkplätze an der Voith Arena				
P1	Voith Arena	531		531
P2	Voith Arena	198	-198	0
P3	Voith Arena	15		15
P4	Heeracker	78		78
PH	Parkplatz-Heeracker		340*	340
Parkplätze auf dem Schlossberg				
P5	Congress Centrum	200		200
6	Naturtheater	149		149
7	Umfeld Schloss	40		40
8	Schlosshausstraße	100		100
P9	Mergelstetter Reute	75	-75	0
P10	Katzental	161	-161	0
	Wildes Parken	500	-500	0
PH	Parkhaus Katzental		900	900
Weitere Parkplätze im näheren Umfeld				
11	Voith	156		156
12	SV Mergelstetten	112		112
13	Netto Mergelstetten	60		60
Gesamt		2.375	-634	1.740
Zielf	gemäß Mobilitätskonzept mindestens erforderlich und maximal verträglich			2.680
Differenz				1

L:\501405_Heidenheim05_pptr\501405_01.pptx *PH Heeracker mit 3 Ebenen (2 Ebenen Gäste à 170 SP und 1 Ebene für nicht öffentliche Nutzung)

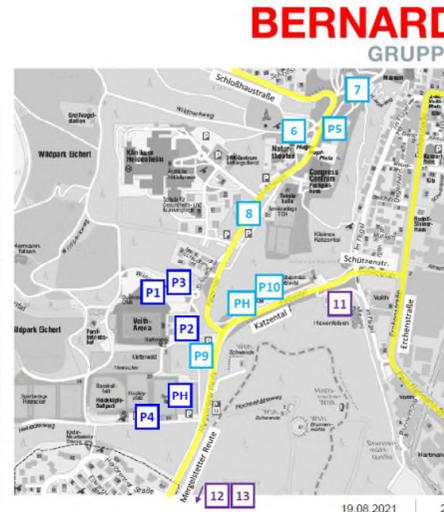


Abbildung 2: Darstellung der Parkmöglichkeiten, heute + künftig. Entnommen aus: Präsentation des Verkehrsgutachtens (2021), S. 26

Quellen:

AKBW, Merkblatt Nr. 593: Herstellung notwendiger Stellplätze nach Landesbauordnung. Mit Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze). Gültig ab 1. September 2022 – Az.: 41-2600.0-13/187

https://www.akbw.de/fileadmin/download/dokumenten_datenbnk/AKBW_Merkblaetter/Baurecht_Planungsrecht/Merkblatt593_VwV-Stellplaetze.pdf

Heidenheimer Zeitung, 04.07.2023: Sperrung der Schlosshausstraße an FCH-Spieltagen? CDU-Stadtverband Heidenheim fordert besseres Verkehrskonzept für den Schlossberg. https://www.hz.de/meinort/heidenheim/sperrung-der-schlosshausstrasse-an-fch-spieltagen_-cdustadtverband-heidenheim-fordert-besseres-verkehrskonzept-fuer-den-schlossberg-71081375.html (zuletzt aufgerufen 05.07.2023)

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Verkehrsgutachten, 19.08.2021: Städtebauliche Entwicklung Voith-Arena und Schlosshausiedlung. Verkehrliche Bewertung des Erschließungssystems. 19. August 2021. Anlage 9 zur Drucksache GR 133 / 2021. https://heidenheim-sitzungsdienst.komm.one/bi/getfile.asp?id=50862&type=do (zuletzt aufgerufen 08.07.2023)</p>	
7	Einwender 7	<p>Die vorgesehene Planung in Zusammenhang mit der Erweiterung des Fußballstadions widerspricht einer zukunftsfähigen Mobilität in Heidenheim. Durch den Bau des Parkhauses Katzentäl mit 7 Vollgeschossen und 400 Stellplätzen und des Parkhauses „Gäste“ mit 3 Vollgeschossen wird ein Autoverkehr auf dem Schlossberg regelrecht angezogen. Aus Umweltschutz- (Klimaerwärmung) und Notfallgründen (reibunglose Zu- und Abfahrt für Rettungsfahrzeuge zum Krankenhaus) entspricht diese Planung in keiner Weise mehr den Anforderungen der Zukunft. Diese Parkhäuser machen die Anfahrt mit dem Pkw zum Stadion attraktiv und steigern den Individualverkehr auf das Nadelöhr Schlossberg. Hier wird der Fokus ausschließlich auf den PKW-Individualverkehr gelegt.</p> <p>Auch der geplante 200 m lange Fußgängersteg vom Parkhaus Katzentäl zum Stadion beeinträchtigt die Landschaft und den Wald erheblich. Dieser Steg ist</p>	<p>Die notwendigen Stellplätze sind hinsichtlich des Bedarfs berechnet. Des Weiteren wird das vorhandene Shuttlebusssystem ausgebaut, d.h. ein Shuttlebusbahnhof ist im Osten des Stadions geplant. Der Wegfall dieser Stellplatzflächen ist zu kompensieren.</p> <p>Zum anderen ist die räumliche Trennung von Heim – und Gästefans notwendig. Die Gesamtzahl der Parkplätze ergibt sich aus dem Baurecht. Die Stellplätze können mit zugewiesener Parkberechtigung erreicht werden, so dass unberechtigter Parksuchenverkehr nicht stattfinden wird. Der Zuschauer ohne Parkberechtigung wird auf die Shuttlebusse verwiesen, da öffentliches Parken auch auf den vorhandenen öffentlichen Flächen dann organisatorisch gesperrt und nicht mehr möglich sein wird.</p> <p>Für den weiteren Ausbau sowie der vorherrschenden verkehrlichen Situation auf dem Schlossberg wurde im Vorfeld des Bauleitplanverfahrens ein Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept zur Prüfung eines möglichen Ausbaus. Die Ergebnisse zeigen auf, dass die aktuelle verkehrliche Situation verbessert wird und die anderen Verkehrsströme durch Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Verkehr gestärkt werden.</p> <p>Das genannte Verkehrs- und Mobilitätskonzept bezieht sich auf die Verbesserung der</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>überflüssig, selbst wenn ein Parkhaus gebaut werden sollte. Jedem Stadionbesucher kann zugemutet werden, hier zu Fuß zu gehen. Ohne Parkhaus gilt: Die Besucher parken am Stadtrand und benutzen Shuttle-Busse bzw. den ÖPNV und werden sogar vor dem Stadion abgesetzt.</p> <p>Durch den Einsatz von ausreichend Shuttlebussen von den am Stadtrand liegenden Parkplätzen kann der Zuschauerverkehr geregelt werden. Dadurch wird auch die Umweltbelastung durch Auspuffgase vermieden, was wiederum zur Verbesserung der Luftqualität in der ganzen Stadt beiträgt. Eine Kombination von Eintritt-Tickets mit Busfahrkarte und Parkberechtigung am Stadtrand ist hier denkbar und kann den Zuschauern der Fußballspiele durchaus zugemutet werden.</p> <p>Die Eingriffsflächen durch die geplanten Maßnahmen sind beträchtlich und bedeuten einen großen Waldverlust für den Schlossberg, der maßgeblich vom Waldbestand geprägt ist, der schon in den letzten Jahren erheblich reduziert wurde (z. B. Hotelneubau, Erweiterung Klinikum, Bau von Sportplätzen). Die ökologische Funktion des Waldes wurde schon erheblich negativ beeinträchtigt, und soll durch die geplanten Bauten weiter verschlechtert werden.</p> <p>Durch das Vorhaben werden der Brutlebensraum von zahlreichen Tieren und Vögeln verloren gehen. Um den Verlust zu kompensieren, sind umfangreiche Ersatzmaßnahmen erforderlich, die zu Lasten der ohnehin knappen Finanzen</p>	<p>verkehrlichen Begebenheiten auf dem Schlossberg. Dazu zählt unter anderem, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Um diese gewährleisten zu können, ist eine Trennung der Verkehrsströme (Fußgänger, Radfahrer) zielführend. Des Weiteren ist die Barrierefreiheit für das Um- bzw. Neubauen von Gebäuden ein wichtiger Aspekt, dem hiermit Rechnung getragen wird.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei dem Stadion und seinem Umfeld handelt es sich um einen baulich bereits vorgeprägten Bereich. Die geplante Stadionerweiterung erfolgt auf Flächen, die bereits über rechtskräftige Bebauungspläne planungsrechtlich für die angestrebten Nutzungen (Stadion und Sportanlagen) gesichert sind. Die im unmittelbaren Umfeld des Stadions angrenzenden Waldbestände sind nach Einschätzung der Unteren Forstbehörde von untergeordneter Bedeutung, durch Anpassungen in der Stadionausbauplanung können Eingriffe in höherwertige Waldbestände vermieden werden. Die Waldumwandlung wird vollumfänglich ausgeglichen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wurde ein avifaunistisches Gutachten erstellt, um dem Natur- und Artenschutz Rechnung zu tragen. Die</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>der Stadt gehen. Dies bedeutet auch eine indirekte Förderung und Finanzierung des FCH und einen erheblichen finanziellen Nachteil für die anderen Sportvereine in der Stadt.</p> <p>Aus den genannten Gründen sind wir insbesondere gegen den Bau der Parkhäuser auf dem Schlossberg. Auch bei der Erweiterung des Stadions wäre es sicher von Vorteil, erst einmal 3 bis 5 Jahre abzuwarten, ob sich der FCH überhaupt in der 1. Bundesliga behaupten kann.</p>	<p>Kosten für die Planung der Ersatzmaßnahmen, ebenso die Kosten für die Durchführung der Ersatzmaßnahmen werden vom Verursacher getragen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
8	Einwender 8	<p>Einige unbeantwortete Fragen zu dem neuen Verkehrskonzept und den Ausbauplänen des FCH auf dem Schlossberg</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wieso kommen sie darauf, dass sich die Verkehrsprobleme in Zukunft gravierend verbessern werden? Obwohl die Voith-Arena noch vergrößert wird. Alle Fahrzeuge müssen weiterhin über die drei Zufahrtsstraßen den Schlossberg erklimmen. Stau auf den Zufahrtsstraßen bleiben erhalten. 2. Warum sollen die Parkhäuser eine Entlastung bei den Parkplatzproblemen am Schlossberg und Wohngebiet Reuteneben beitragen? Durch die Parkhäuser entstehen keine Plätze mehr als bisher. 3. Was machen sie, dass bei Heimspielen, Mitarbeiter und Besucher von Krankenhaus/Naturtheater/Schloss Restaurant einen Parkplatz finden? Bisher war die nicht möglich. 4. Warum soll Shuttlebusse einen Stau auf den Zufahrtsstraßen verhindern? Woher wollen sie 54 Busse organisieren und den normalen Fahrplan in der Stadt/Landkreis nicht gefährden? Auch diese müssen erst mal den Schlossberg erklimmen. Das bleibt ein Wunschdenken. 5. Wie wollen sie 1000 Fahrradfahrer animieren, zur Voith-Arena zu fahren? Dabei entstehen weitere Verkehrsprobleme. Das ist ein Wunschdenken. 6. Was machen sie, dass die Straßen im Wohngebiet Reuteneben nicht mehr als Parkraum benutzt werden? Fahrzeuge werden vor Garagen, Halteverbot, Rasenflächen usw. abgestellt. Das Ordnungsamt ist dabei nicht hilfreich, niemand zu erreichen. Es werden auch nur „Knöllchen“ verteilt. Behinderungen bleiben aber bestehen und werden nicht beseitigt. 7. Was unternehmen sie, dass Rettungsfahrzeuge (-Notarzt/Feuerwehr) jederzeit ohne Behinderung zu ihrem Einsatzort kommen? Bei dem Parkverhalten bei Heimspielen auf den Reuteneben ist dies nicht gewährleistet. 8. Wer haftet für Rettungseinsätze bei Heimspielen, die dadurch nicht rechtzeitig vor Ort sein können? 	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Behandlung der Stellungnahme im Flächennutzungsplan verwiesen.</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>9. Der FCH als Veranstalter kann sich nicht aus der Verantwortung entziehen bei Problemen, die sonst nicht auftreten würden. Wie sehen sie das?</p> <p>10. Lärmbelästigung bei Heimspielen. Krankenhaus/Wohngebiet war vor dem Ausbau zur Arena bereits Gegenstand. Was wird dagegen unternommen?</p> <p>11. Man braucht kein Experte zu sein, um zu erkennen, dass ihr Verkehrskonzept keine Entlastung sondern eine Mehrbelastung mit sich bringt. Warum wird das Gegenteil behauptet?</p> <p>12. In Parkhäuser wird viel Geld in die Hand genommen. Belegung max. 25 mal im Jahr. Ist natürlich bei Heimspielen auch kostenlos. Das gehört in die Sendung bei „Raab“.</p> <p>13. Zuschüsse für den Ausbau. Wie viel weitere Finanzmittel bekommt das reine Wirtschaftsunternehmen FCH von der Stadt? Wie viel an Zuschüssen fordert der FCH auch in Zukunft von der Stadt. Bei den neuen Ausbauplänen ist der Zuschuss der Stadt Heidenheim nicht unter 2 Mill.</p> <p>14. Die Stadt hat für die Allgemeinheit wichtigere Aufgaben zu bewältigen als ständig einem Wirtschaftsunternehmen große finanzielle Unterstützung zukommen zu lassen. Kommen sie nicht mit der Antwort, der Bekanntheitsgrad von Heidenheim wird dadurch erhöht, bringt der Stadt leider keinerlei Vorteile.</p> <p>15. Bereitschaftspolizei muss ständig bei Heimspielen anwesend sein, um für Ordnung zu sorgen. Den FCH als Verursacher kümmert das nicht im geringsten. Für die Kosten muss der FCH als Wirtschaftsunternehmen leider nicht aufkommen. Das macht dann schon die Allgemeinheit. Was aber eine riesen Sauerei ist. Wie wollen sie vorgehen, um diese Einsätze zu beschränken bzw. nicht notwendig sind.</p> <p>Die vergangenen Heimspiele gaben einen Vorgeschmack auf die kommenden Spiele bei An-/Abfahrt. Verkehrschaos pur, bereits schon ab dem Handelshof steht man im Stau, in Richtung Stadtmitte. Vor und nach dem Spiel ebenfalls Randalen von Anhängern.</p> <p>Es braucht keinen Experten um zu erkennen, dass ihr Verkehrskonzept keine Entlastung sondern eine Mehrbelastung zur Folge hat.</p> <p>Bitte um eine klare Antwort, wie das geplante Verkehrskonzept eine Entlastung für den Schlossberg/Reuteneben bringen soll.</p> <p>Ich behalte mir jedoch eine Weiterleitung vor.</p>	
9	Einwender 9	Seit einem halben Jahr beschäftige ich mich mit einem alternativen Verkehrskonzept für den 1. FC Heidenheim (FCH). Das vorliegende des FCH halte ich für unzulässig. So ist mein Verkehrskonzept entstanden:	Verstoß gegen BauGB betr. Belange Personen- und Güterverkehr und Mobilität (S. 14 von 17)

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Schritt 1: Skizzierung eines Verkehrskonzeptes und Übersendung an unmittelbar Betroffene zur Kommentierung.</p> <p>Schritt 2: Überarbeitung der Skizze auf Grund der erhaltenen Rückmeldungen und Übersendung an den erweiterten Kreis der Betroffenen</p> <p>Schritt 3: Besuch Gemeinderatssitzung am 28.09.2023</p> <p>Schritt 4: Finale Überarbeitung auf Grund der erhaltenen Rückmeldungen und Übersendung an den Vorstand des FCH mit der Bitte um Überarbeitung seines Verkehrskonzeptes</p> <p>Der Vorstand des FCH hat mich gebeten, meine Bedenken und Ideen im Rahmen der öffentlichen Auslegung vorzulegen. Eine andere Möglichkeit der Berücksichtigung kann nicht erfolgen. Ich bedauere zutiefst, dass es mir argumentativ nicht gelungen ist, den Vorstand des FCH von dem eingeschlagenen Weg abzubringen.</p> <p>Ich bin der felsenfesten Überzeugung, dass ein derart weitreichendes Infrastrukturprojekt einer öffentlichen Diskussion und Konsensbildung bedarf. Großprojekte ohne breite Zustimmung führen zu Unfrieden und Politikverdrossenheit! Nicht einmal in der Gemeinderatssitzung am 28.09.2023 fand – für mein Empfinden - eine breite Diskussion der Thematik statt.</p> <p>Auf Grund der standhaften Weigerung des Vorstandes des FCH sein Verkehrskonzept zu überarbeiten habe ich mich dazu entschlossen, mein Verkehrskonzept nun publik zu machen.</p> <p>Daher übersende ich Ihnen mein Verkehrskonzept in der Hoffnung, dass es auf diese Weise doch noch zu einer breiten Diskussion und letztendlich regionalen Lösung kommt.</p> <p>Für eine Diskussion stehe ich gerne zur Verfügung.</p> <p>Anlage: Stellungnahme und Einsprüche zum Auslegungsbeschluss „Bebauungsplan „Fußballstadion Heeracker / Katzental“ in Heidenheim (Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB), (17 Seiten). Mobilitätskonzept Voith-Arena final, (52 Seiten)</p>	<p>Strategischer Ansatz zur Bewältigung des zu erwartenden Besucherverkehrsaufkommens und zur Geringhaltung von Umweltwirkungen ist einerseits die weitgehende Geringhaltung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und andererseits die starke Förderung des Umweltverbunds (v.a. Bus, Rad und Fuß). Dies drückt ist im Verkehrskonzept durch eine Vielzahl von Maßnahmen aus, die der Bevorrechtigung des Umweltverbundes dienen, z.B. Verdreifachung des heutigen Shuttle-Bus Angebots mit Halt direkt vor dem Stadion, direkte und großzügig dimensionierte Wege für Radfahrende und zu Fuß gehende, verkehrstechnische Maßnahmen zur Vermeidung von Parksuchverkehr auf dem Schlossberg. Damit wird den gemäß BauGB Forderungen Rechnung getragen.</p> <p>Festsetzung der Anstoßzeiten nicht mehr gültig (S. 15 von 17)</p> <p>Die Anstoßzeiten treten mit der Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses für den Bebauungsplan in Kraft. Im noch rechtskräftigen Bebauungsplan „Albstadion“ sind keine Anstoßzeiten festgesetzt. Daher waren die Spiele an den angegebenen Freitagen zulässig.</p> <p>An- und Abreise ausschließlich per ÖPNV, Rad und Fuß, Keine neuen Parkhäuser (S. 9 von 52)</p> <p>Die beiden neuen Parkbauten (Heeracker und Katzental) dienen in erster Linie dem Ersatz heute bestehender und zukünftig entfallender Parkmöglichkeiten sowie der</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
			<p>Unterbringung irregulär Parkender (wildes Parken). Zudem ermöglichen diese Parkbauten eine gezielte Lenkung und Steuerung des Verkehrs bei gleichzeitiger Entlastung des Schlossberges. Die Potenziale, die sich v.a. aus der starken Erweiterung des Shuttle-Busverkehrs ergeben, sind erheblich und es kann erreicht werden, dass trotz steigender Besucherzahlen die Anzahl der Pkw-Fahrten vom/zum Schlossberg zukünftig etwa gleichbleibt. Auf Grund der topografisch schwierigen Lage und der begrenzten Platzmöglichkeiten auf dem Schlossberg sind die realistischen Möglichkeiten zur Schaffung von Alternativen zum Pkw-Verkehr (v.a. Bus, Rad und Fuß) ausgeschöpft, so dass ein Verzicht auf die beiden neuen Parkbauten nicht realistisch erscheint.</p> <p>Fehlende Abbiegespur zum Parkhaus Heeracker</p> <p>Um zu überprüfen, inwieweit die neuen Zufahrten (PH Katzental, PH Heeracker, Ausfahrt Shuttlebus-Anlage) funktionsfähig sind, wurde deren Leistungsfähigkeit zur kritischen Spitzenstunde Freitagabend mit Zufahrt zum Abendspiel (17:00 - 18:00 Uhr) berechnet. Es wird QSV B bzw. QSV A erreicht und es sind keine zusätzlichen Linksabbiegespuren im Katzental bzw. in der Mergelstetter Reute erforderlich.</p> <p>Anreise per Bahn berücksichtigen</p> <p>Die An- und Abreise für Stadionbesuchende mit der Bahn ist im Verkehrskonzept berücksichtigt. Mit dem Busshuttle Nord ist auch der ZOB bzw. Bahnhof einge-</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
			bunden, so dass Bahnreisende durch Umstieg zum Shuttlebus auf den Schlossberg gelangen (Anlage 8, Folie 7).

Bebauungsplan „Fußballstadion/Heeracker/Katzental“, Stadt Heidenheim

II. Behandlung der Stellungnahmen aus der förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB)

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
1	ASDBW, Präsidium Technik, Logistik, Service der Polizei Baden-Württemberg, Funkplanung, Stuttgart, Schreiben vom 13. Dezember 2023	<p>Die Autorisierte Stelle Digitalfunk Baden-Württemberg (ASDBW) ist u.a. mit der Prüfung des BOS-Richtfunknetzes in Bezug auf mögliche Störungen durch Bebauung beauftragt.</p> <p>Mit den im Internet bereitgestellten Daten konnte nach tel. Rücksprache der ASDBW mit einem Gutachter bei einem Abstand von ca. 175 Meter zwischen Ihrem Planungsgebiet und einer BOS-Richtfunkverbindung keine Beeinträchtigung des BOS-Richtfunknetzes festgestellt werden. Sollte sich die Ausdehnung des Planungsgebiets im weiteren Verlauf noch ändern, bitten wir unbedingt um eine erneute Beteiligung, da ohne schriftliches Gutachten grundsätzlich ein Abstand von 200 Metern gefordert wird. Das gilt insbesondere bei einer Ausdehnung in östliche Richtungen, da dort BOS-Richtfunk tangiert werden würde.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
2	Bundesnetzagentur, Berlin, Schreiben vom 16. Februar 2024	<p>Auf Grundlage Ihrer Angaben wurde von uns eine Überprüfung des o. g. Gebiets auf Beeinträchtigungen von funktechnischen Einrichtungen wie Richtfunkstrecken, Radaren, radioastronomischen Einrichtungen sowie Funkmessstellen der Bundesnetzagentur (BNetzA) durchgeführt. Durch rechtzeitige Einbeziehung ihrer Betreiber in die weitere Planung sollen Störungen vermieden werden.</p> <p>Folgende Betreiber sind im Plangebiet aktiv:</p> <p>BETREIBER RICHTFUNK:</p> <p>=====</p> <p>Präsidium Technik, Logistik, Service der Polizei Nauheimer Straße 101 70372 Stuttgart Deutschland E-Mail: ASDBW@polizei.bwl.de</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Die entsprechenden Träger sind Bestandteil der Beteiligungsliste.

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Vodafone GmbH Ferdinand-Braun-Platz 1 40549 Düsseldorf Deutschland E-Mail: Richtfunk.Auskunft@Vodafone.com</p> <p>BETREIBER RADARE: =====</p> <p>Es sind keine Radare betroffen.</p> <p>BETREIBER RADIOASTRONOMIE: =====</p> <p>Es sind keine Radioastronomie Stationen betroffen.</p> <p>FUNKMESSSTELLEN DER BNETZA: =====</p> <p>Die von Ihnen angefragte Standortplanung befindet sich im Schutzbereich einer/mehrerer Messeinrichtung/en des Prüf- und Messdienstes der Bundesnetzagentur. Das Referat 511 wurde darüber informiert und untersucht, ob die notwendigen Schutzabstände zu den vorhandenen funktechnischen Messeinrichtungen der Bundesnetzagentur eingehalten werden. Bei zukünftigen Planungen in diesem Bereich beteiligen Sie bitte:</p> <p>Bundesnetzagentur Referat 511 Canisiusstr. 21 55122 Mainz mailto: PMD-BauLp@BNetzA.de</p>	

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme																																									
3	Deutsche Telekom Technik GmbH, Stuttgart, Schreiben vom 20. Dezember 2023	<p>Zur o. a. Planung haben wir bereits mit Schreiben PTI 22 vom 12.03.2021 Stellung genommen. Diese Stellungnahme gilt unverändert weiter.</p> <p>Diese Stellungnahme gilt sinngemäß auch für die Änderung des Flächennutzungsplanes.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung betrifft nicht die Inhalte des Bebauungsplanverfahrens, sondern wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p>																																									
		<p>Stellungnahme vom 31.03.2021</p> <p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom die aus beigefügtem Plan ersichtlich sind.</p> <p>Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben.</p> <div data-bbox="562 847 1391 1401" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <table border="1" data-bbox="891 1310 1391 1401"> <tr> <td>ATW-Bez.:</td> <td colspan="2">Kein aktiver Auftrag</td> <td>ATW-Nr.:</td> <td colspan="2">Kein aktiver Auftrag</td> </tr> <tr> <td>TI-Nr.:</td> <td colspan="2">Südwest</td> <td></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>PTI:</td> <td colspan="2">Stuttgart</td> <td></td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td>Obj.:</td> <td>Heidenheim</td> <td>Avil:</td> <td>L 3</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Bemerkung:</td> <td></td> <td>Voll:</td> <td>7321A</td> <td>Sicht:</td> <td>Lageplan</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Name:</td> <td>DEUT. TELEKOM MARKING</td> <td>Maßstab:</td> <td>1:2500</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Datum:</td> <td>30.03.2021</td> <td>Blatt:</td> <td>1</td> </tr> </table> </div>	ATW-Bez.:	Kein aktiver Auftrag		ATW-Nr.:	Kein aktiver Auftrag		TI-Nr.:	Südwest					PTI:	Stuttgart					Obj.:	Heidenheim	Avil:	L 3			Bemerkung:		Voll:	7321A	Sicht:	Lageplan			Name:	DEUT. TELEKOM MARKING	Maßstab:	1:2500			Datum:	30.03.2021	Blatt:	1
ATW-Bez.:	Kein aktiver Auftrag		ATW-Nr.:	Kein aktiver Auftrag																																								
TI-Nr.:	Südwest																																											
PTI:	Stuttgart																																											
Obj.:	Heidenheim	Avil:	L 3																																									
Bemerkung:		Voll:	7321A	Sicht:	Lageplan																																							
		Name:	DEUT. TELEKOM MARKING	Maßstab:	1:2500																																							
		Datum:	30.03.2021	Blatt:	1																																							

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
4	IHK Ostwürttemberg, Heidenheim, Schreiben vom 16. Januar 2024	<p>Der 1. FC Heidenheim hat sich auch für die Stadt Heidenheim, den Landkreis Heidenheim sowie die gesamte Region zu einem überaus positiven Botschafter entwickelt und dem Standortmarketing der Region einen Riesenschub verliehen.</p> <p>Deshalb befürworten wir als IHK Ostwürttemberg auch die geplanten Maßnahmen, die ja Anhand der Vorgaben von DFL bzw. DFB auch zwingend erforderlich sind.</p> <p>Die in diesem Zusammenhang ebenfalls angedachten Maßnahmen "rund um das Stadion" befürworten wir mindestens genauso, vor allem da diese schon jetzt erforderlich sind. Das Verkehrsaufkommen bei Heimspielen in der 1. Bundesliga ist deutlich angestiegen und sorgt für mehr als ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Daher muss aus unserer Sicht auch zwingend ein hohes Augenmerk auf ein ausreichendes Verkehrskonzept, welches an die künftige maximale Stadionkapazität ausgelegt ist, gelegt werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wurde durch das IB Bernard Gruppe ein Verkehrskonzept erstellt, welches auf die erhöhte Stadionkapazität abgestimmt ist. Das Verkehrskonzept ist Bestandteil der Planunterlagen des Bebauungsplanes.</p>
5	Landratsamt Heidenheim, Schreiben vom 18. Januar 2024	<p>Bei plan- und beschreibungsgemäßer Ausführung des Vorhabens, unter Berücksichtigung der nachfolgenden Nebenbestimmungen und Hinweise, bestehen teilweise Bedenken.</p> <p><u>I. Gesundheit</u> (Ansprechpartner: Herr Bauer, Fachbereich 23, Tel. 07321 321-2643)</p> <p>Das Baugebiet liegt in der Schutzzone III des gemeinsamen Wasserschutzgebiets der Grundwassererfassungen im Brenztal. Unter Berücksichtigung der Aussagen im Bebauungsplan, zu o. g. Vorhaben, werden vom Fachbereich Gesundheit keine Einwände vorgebracht, wenn eine Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaft nicht zu besorgen ist.</p> <p>Die hierfür geltenden Rechtsverordnungen zum Grundwasserschutz sind bei allen Bau- und Veränderungsmaßnahmen zu beachten.</p> <p><u>II. Bau, Umwelt und Gewerbeaufsicht</u> (Ansprechpartnerin: Frau Schlipf, Fachbereich 30, Tel.: 07321 321-1317)</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p><u>1. Altlasten</u></p> <p>Keine weiteren Anmerkungen. Auf die Stellungnahme zur 1. Anhörung des FNP Nr. 12 wird verwiesen.</p> <p><u>2. Bodenschutz</u></p> <p>Bei der Gestaltung des Plangebiets ist mit Boden und Fläche sparsam, schonend und haushälterisch umzugehen (§ 1a Abs. 2 BauGB, §§ 4 und 7 BBodSchG). Hierzu sind folgende Nebenbestimmungen im Bebauungsplan zu ergänzen:</p> <p><u>Nebenbestimmungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Fahrzeugeinsätze auf Ober- und kulturfähigem Unterboden sind so zu planen, dass die mechanische Belastung und Überrollhäufigkeit auf das notwendige Maß minimiert werden. Erdarbeiten dürfen nur bei trockener Witterung und ausreichend abgetrockneten Böden (i. d. R. bei halbfester; besser ab harter Konsistenz) durchgeführt werden. <input type="checkbox"/> Anfallender Erdaushub ist fachgerecht zwischenzulagern. Die zulässigen Aufschütthöhen betragen für Oberboden ≤ 2 m und kulturfähigem Unterboden ≤ 3 m. Bei einer Zwischenlagerung von über drei Monaten ist eine Begrünung aus tiefwurzelnden, wasserzehrenden Pflanzen (z. B. Luzerne) vorzusehen. <input type="checkbox"/> Die neu zu versiegelnden Flächen sind auf ein erforderliches Maß zu begrenzen. Daher sind Stellplätze wasserdurchlässig zu befestigen. <p><u>Hinweise</u></p>	<p>Der Altstandort „Heeracker“ Schießplatz“ liegt in einem Bereich, der bereits vollständig durch Spielfelder genutzt ist. Zur Information wurde die Abgrenzung des Altstandortes nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Im Zuge des Bebauungsplanes sind in diesem Bereich nur im östlichen Teil mit dem Parkhaus Eingriffe im Sinne von Erd- und Aushubarbeiten vorgesehen. Die Erd- und Aushubarbeiten werden in diesem Bereich gutachterlich begleitet. Der Sachverhalt wird im Bebauungsplan erläutert.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Der Sachverhalt „Bodenschutzkonzept“ ist im Sinne der Erschließungs- und Ausführungsplanung zu beachten.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Soll für ein Vorhaben auf einer nicht versiegelten, nicht baulich veränderten oder unbebauten Fläche (inkl. Baustelleneinrichtungsbereiche, Baustraßen, Zwischenlagerflächen) von insgesamt mehr als 5.000 m² auf den Boden eingewirkt werden, hat der Vorhabenträger gemäß § 2 Abs. 3 LBodSchAG ein <u>Bodenschutzkonzept</u> zu erstellen. Bedarf das Vorhaben einer behördlichen Zulassung, ist das Bodenschutzkonzept bei der Antragsstellung einzureichen. Bei zulassungsfreien Vorhaben (z. B. Erschließungsmaßnahmen) ist das Bodenschutzkonzept sechs Wochen vor dem Beginn der Ausführung des Vorhabens der zuständigen Bodenschutz- und Altlastenbehörde vorzulegen.</p> <p>Unvermeidbare Beeinträchtigungen von Böden sind entweder auszugleichen oder zu ersetzen. Als fachliche Grundlage für die Erfassung des Kompensationsbedarfs sowie zur Bewertung von bodenbezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dient die Arbeitshilfe „Das Schutzgut Boden in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (Heft 24)“ der LUBW.</p> <p>Mit Boden und Fläche ist sparsam, schonend und haushälterisch umzugehen (§§ 4 und 7 Bundes-Bodenschutzgesetz, BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen insbesondere durch Schadstoffeinträge sind abzuwehren und Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen sollen so weit wie möglich vermieden werden. Bei einem Verstoß verpflichtet § 4 Abs. 3 BBodSchG zur Sanierung.</p> <p><u>3. Mineralische Abfälle</u></p> <p><u>Nebenbestimmungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Fallen zu hohe Mengen Aushub an oder solcher, der sich nicht zum Massenausgleich eignet (z. B. felsiges Material), so ist eine Verwertung vor einer Deponierung zu prüfen (§ 7 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz, KrWG). <input type="checkbox"/> Wird organoleptisch auffälliges oder belastetes Bodenaushubmaterial angetroffen, ist dieses zu separieren und in Haufwerken getrennt zwischenzulagern. Es sind Sicherheitsmaßnahmen gegen das Auswaschen und Versickern von Schadstoffen in den Untergrund zu ergreifen (z.B. Folienuntergrund, Abdeckung oder Lagerung in Containern). Belastetes Material ist ordnungsgemäß zu entsorgen (§§ 7 und 15 KrWG). 	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Das Schutzgut Boden wurden bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens berücksichtigt. Die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung ist in den Umweltbericht des Bebauungsplanes eingearbeitet.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p><input type="checkbox"/> Der Einsatz von mineralischen Ersatzbaustoffen wie Boden- oder Baustoffrecyclingmaterial ist mit der zuständigen Behörde (Geschäftsbereich Wasser, Boden, Altlasten, Wasserwirtschaft@Landkreis-Heidenheim.de) im Vorfeld abzustimmen (§§ 7 und 15 KrWG).</p> <p><u>Hinweise</u></p> <p>Für verfahrenspflichtige Bauvorhaben mit einem zu erwartenden Anfall von mehr als 500 m³ Bodenaushub ist gemäß § 3 Abs. 4 Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetz (LKreiWiG) im Rahmen des Verfahrens der Baurechtsbehörde ein Abfallverwertungskonzept (AVK) vorzulegen (zwingende Antragsunterlage). Das AVK ist durch die Baurechtsbehörde an die zuständige Abfallrechtsbehörde zur Prüfung zu übermitteln. Unterlagenumfang bei Neubau: AVK-Formblatt, Pläne, Schnitte; bei Abbruch zusätzlich: Fotos je Gebäudeseite.</p> <p>Das Formblatt und Ausfüllhinweise sind unter folgendem Link zu finden: <u>Vermeidung und Verwertung von Abfällen - Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (baden-wuerttemberg.de)</u></p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass zum Zweck der Abfallvermeidung ein Erdmassenausgleich bei der Durchführung von verfahrenspflichtigen Bauvorhaben mit mehr als 500 m³ Bodenaushub abzuwägen ist (§ 3 Abs. 3 LKreiWiG).</p> <p><u>4-. Wasserversorgung/Grundwasserschutz</u></p> <p>Keine weiteren Anmerkungen. Auf die Stellungnahme zur 1. Anhörung des FNP Nr. 12 wird verwiesen.</p> <p><u>5. Kommunales Abwasser/Niederschlagswasserbeseitigung</u></p> <p>Keine weiteren Anmerkungen. Auf die Stellungnahme 1. Anhörung des FNP Nr. 12 wird verwiesen.</p> <p><u>6. Oberflächengewässer/Starkregen</u></p> <p>Keine weiteren Anmerkungen. Auf die Stellungnahme zur 1. Anhörung des FNP Nr. 12 wird verwiesen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Ableitung des Schmutzwassers ist durch das bereits bestehende Kanalisationsnetz gesichert. Das unverschmutzte Niederschlagswasser ist auf den jeweiligen Grundstücken zu versickern. Eine entsprechende Versickerungsanlage ist östlich des bestehenden Stadions bereits vorhanden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Eine Ergänzung der neuen Gebäude bzw. Stadionerweiterungen in der Untersuchung zum</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p><u>7. Gewerbeaufsicht</u></p> <p>Die Anpassung der drei genannten Bebauungspläne beziehen sich insgesamt auf Änderungen der am Schlossberg gelegenen Sportanlagen. Rechtsgrundlage für die fachtechnische immissionsschutzrechtliche Beurteilung ist die 18. BImSchV. Gemäß Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung liegt die Zuständigkeit für die 18. BImSchV bei der Stadt Heidenheim selbst. Der Geschäftsbe- reich Gewerbeaufsicht gibt daher keine fachtechnische Stellungnahme ab.</p> <p>III. Wald und Naturschutz (Ansprechpartner: Herr Haas, Fachbereich 31, Tel.: 07321 321-1390)</p> <p><u>1. Naturschutz</u></p> <p>Schutzgebiete und Biotope</p> <p>Schutzgebiete, Naturdenkmäler und gesetzlich geschützte Biotope sind nicht betroffen. Das Vorhabengebiet liegt im Regionalen Grünzug (Regionalplan).</p> <p>Artenschutz</p> <p>Vorkommen des Artenschutzprogramms Baden-Württemberg (ASP) sind im Vorhabenbereich nicht kartiert.</p> <p>Allgemein hat die ökologische Baubegleitung der unteren Naturschutzbehörde (UNB) regelmäßig Bericht zu erstatten und die Vermeidung- und Ersatzmaß- nahmen anhand einer Fotodokumentation festzuhalten. Sollten während den</p>	<p>Starkregenmanagement ist nicht Gegen- stand des Bebauungsplanverfahrens. Für das Plangebiet ist aufgrund der Lage keine besondere Gefahrensituation durch Stark- regen gegeben. Aus Vorsorgegründen wird dennoch der Hinweis auf ein mögliches Ri- siko durch Starkregenereignisse im Bebau- ungsplan ergänzt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Es läuft mo- mentan die Fortschreibung des Regional- planes Ostwürttemberg mit der Absicht der Herausnahmen des regionalen Grünzuges im Bereich des Bebauungsplanes „Fußball- stadion/Heeracker/Katzental“. Hierfür wurde spezielle eine 3. Offenlage durchgeführt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Rodungs- bzw. Abrissarbeiten aktive Fortpflanzungs- oder Ruhestätten gefunden werden, sind die weiteren Maßnahmen unverzüglich mit der UNB abzustimmen.</p> <p>Die Maßnahmen zur Vermeidung V1 - V10 (Textteil vom 26.08.2023) sind, sofern nicht anders in dieser Stellungnahme beschrieben, einzuhalten. Diese im Textteil vom 26.08.2023 dargestellten Maßnahmen sind gemäß den folgenden Ausführungen zu ändern bzw. zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - V1 Gehölzrodungen <ul style="list-style-type: none"> ▫ Die Fällung von Gehölzen muss außerhalb der Brutzeit von Vögeln und der Aktivitätszeit von Fledermäusen erfolgen. Der Zeitraum ist auf <u>15.11.</u> bis Ende Februar abzuändern. <p>Die Rodungsarbeiten dürfen erst begonnen werden, wenn die Fledermäuse das Gebiet verlassen haben und in die Winterquartiere abgewandert sind.</p> - V3 Eingriff in Bestandsgebäude <ul style="list-style-type: none"> ▫ Die Maßnahmen sind ebenfalls im Zeitraum 15.11. bis Ende Februar durchzuführen. - V4 Vergrämung von Zauneidechsen (Parkhaus Katzental) <ul style="list-style-type: none"> ▫ Fällung der Bäume im Zeitraum 15.11. bis Ende Februar. - V5 Umsiedlung von Zauneidechsen (nördlich und östlich Stadion) <ul style="list-style-type: none"> ▫ Die Ersatzhabitats für die Zauneidechsen sind nicht verortet, diese müssen in den Bebauungsplan eingezeichnet werden ▫ Die Vergrämungsmaßnahmen sind aus Sicht der UNB geeignet. ▫ Sollte eine aktive Umsiedlung (Fangen und Verbringen) aufgrund der räumlichen Entfernung zwischen den jetzigen und den noch festzulegenden Ersatzhabitats nötig sein, ist beim Regierungspräsidium Stuttgart eine artenschutzrechtliche Ausnahme zu beantragen. - V7 Beleuchtungskonzept <ul style="list-style-type: none"> ▫ Um Insektentötungen zu vermeiden sind Leuchtgehäuse zu wählen, die dicht sind, sodass keine Insekten eindringen können und eine Oberflächentemperatur von max. 40 °C (104 °F) erreichen, um den Hitzetod zu 	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmen zur Vermeidung V1 – V10 werden entsprechend der Stellungnahme geprüft und ggf. geändert bzw. ergänzt.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>verhindern. Die Leuchtstärke sollte nicht höher als unbedingt erforderlich sein. Eine Abstrahlung nach oben oder in angrenzende Vegetationsstrukturen ist zu verhindern. Die Nutzungszeit ist auf die tatsächlich benötigte Zeit zu begrenzen (z.B. Bewegungsmelder oder „Smarte“ Technologien).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird darauf hingewiesen, dass durch eine entsprechende Gestaltung eines Neubaus das Risiko eines signifikant erhöhten Vogelschlags ausgeschlossen werden kann (z. B. keine Eckverglasungen, Verwendung von Milchglas etc.). Sollten durch den Neubau Verbotstatbestände gemäß § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) eintreten, so werden im Nachhinein Maßnahmen, wie z. B. das Bekleben von Glasfronten mit entsprechenden Folien, notwendig. <p>Die artenschutzrechtlichen Ersatzmaßnahmen M1 - M4 (Textteil vom 26.08.2023) sind, sofern nicht anders in dieser Stellungnahme beschrieben, einzuhalten. Die Maßnahmen müssen vor der Baufeldfreimachung, vor Beginn des Aktivitätszeitraumes (bei Vögeln z. B. vor dem 01.03.) bereits fertiggestellt und durch die jeweilige Art im vollem Umfang nutzbar sein. Die Maßnahmen sind gemäß den folgenden Ausführungen zu ändern bzw. zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - M1 Aufhängen künstlicher Nisthilfen (Höhlen- und Halbhöhlenbrüter) <ul style="list-style-type: none"> ▫ Die Nisthilfen müssen jährlich im Herbst (November/Dezember) fachgerecht gereinigt werden. Zu ergänzen ist, dass die Standorte mit der UNB abzustimmen und in einer Karte darzustellen sind. Die Nisthilfen sind im Winter vor dem Eingriff aufzuhängen, die Installation ist der UNB unverzüglich anzuzeigen. Es ist jährlich im darauffolgenden Frühjahr ein Bericht über das Monitoring (Reinigung und ggf. Ersatz der Nistkästen) bei der UNB unaufgefordert vorzulegen. - In der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) wird angegeben, dass für den Grau- und Grünspecht eine artenschutzrechtliche Ausnahme beim Regierungspräsidium Stuttgart beantragt werden muss, da diese nicht ausgeglichen werden können. Es ist korrekt, dass der Grün- und Grauspecht keine künstlichen Nisthilfen nutzt. Die UNB gibt folgende Ausgleichsmaßnahmen vor: <ul style="list-style-type: none"> ▫ Biotopbäume sind nach Möglichkeit zu erhalten. Sollte dies nicht machbar sein, ist der Torso des Habitatbaums an einer geeigneten Stelle an einem vitalen Baum anzubringen (ökologische Baubegleitung), wobei selbstverständlich die Verkehrssicherheit gewährleistet sein muss. 	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die artenschutzrechtlichen Ersatzmaßnahmen M1 – M4 werden entsprechend der Stellungnahme geprüft und ggf. geändert bzw. ergänzt.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="600 256 1496 592"> <p>▫ In der saP ist zu ergänzen, ob in dem Gebiet genug Strukturen vorhanden sind, die potenzielle Höhlen für diese Spechtarten darstellen können. Sollte dies nicht der Fall sein, sind zusätzlich Höhleninitialen (= weichholzige Stellen) anzulegen. Dies bedeutet, dass Bäume, die nicht mehr forstwirtschaftlich genutzt werden, durch Fräsen, Impfung mit geeigneten holzzersetzenden Pilzen oder Bohrungen gezielt verletzt werden. Die Höhleninitialen müssen in Laubbäumen mit mindestens mittlerem Baumalter (BHD ab 36 cm) angelegt werden. Die Mindesthöhe für die Höhleninitialen beträgt zwischen drei und acht Metern. Pro Spechtpaar müssen mind. 20 Höhleninitialen angelegt werden. Stehendes Totholz ist zudem zu fördern (siehe auch: Landesbetrieb Mobilität (LBM)</p> <p>Rheinland-Pfalz (Februar 2021): Leitfaden CEF-Maßnahmen - Hinweise zur Konzeption von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) bei Straßenbauvorhaben in Rheinland-Pfalz).</p> <li data-bbox="600 719 1496 807"> <p>▫ Sollten dennoch Verbotstatbestände gemäß § 45 BNatSchG eintreten können, so ist beim Referat 56 des Regierungspräsidiums Stuttgart eine Ausnahmegenehmigung einzuholen.</p> <li data-bbox="562 823 1189 855"> <p>- M2 Aufhängen künstlicher Quartiere (Fledermäuse)</p> <li data-bbox="600 871 1496 1302"> <p>▫ Wie in der saP dargestellt, sind die Kartierergebnisse aus der Relevanzprüfung aufgrund methodischer Fehler anzuzweifeln. Die vorgeschlagenen 60 Nistkästen können von der UNB nicht akzeptiert werden, da die Wirksamkeit dieser Art von Nistkästen nicht gesichert ist. Daher müssen die Maßnahmen für die Fledermäuse geändert werden: Es sind fünf Kästen des „Urbacher Modells“ und 15 Flachkästen zu installieren. Die genauen Standorte sind vorab mit der UNB abzustimmen und in einer Karte darzustellen. Die Installation hat im Winter vor dem Eingriff zu erfolgen und ist der UNB anhand einer Fotodokumentation unverzüglich nachzuweisen. Bei diesen Kastentypen konnten positive Erfahrungen bezüglich einer guten und schnellen Annahme durch Fledermäuse gemacht werden. Es ist jährlich ein Bericht über das Monitoring (Belegung, Pflege und ggf. Ersatz der künstlichen Quartiere) bei der UNB unaufgefordert bis spätestens Ende des jeweiligen Jahres vorzulegen.</p> <li data-bbox="600 1318 1496 1461"> <p>▫ Vor dem Abriss aller bereits bestehender Anlagen müssen geeignete Strukturen (z. B. Spalten) auf Fledermausbesatz hin kontrolliert werden (durch eine fachkundige ökologische Baubegleitung). Sollten Individuen vorgefunden werden, sind die weiteren Maßnahmen mit der UNB abzustimmen.</p> 	

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> - M3 Ausgleichsmaßnahmen für die Zauneidechse <ul style="list-style-type: none"> ▫ Die Fläche von 1.000 m² wird nicht hergeleitet, dies ist in den Unterlagen zu ergänzen. Die Maßnahme muss die Beeinträchtigung mindestens im Verhältnis 1: 1 ausgleichen (Größe und Qualität). ▫ Die beschriebenen Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet. Diese müssen jedoch genau verortet werden. ▫ Im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans sind Flächen für „Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft (Artenschutz 1 - 6) in der Legende aufgeführt. Im Plan selbst sind jedoch nur die Flächen Artenschutz 1 - 3 eingezeichnet. Es wird nicht beschrieben was dies genau für Flächen sind. Sollten dies die Flächen für die Eidechsen sein, ist dies auch so zu benennen. <p>In der Legende zum zeichnerischen Teil sind Pflanzflächen 1 - 5 eingetragen. Im Plan selbst gibt es jedoch PF 1, PF 2, PF 3, PF 4 sowie PF 7, PF 8 und PF 9. PF 5 und PF 6 fehlen im Plan. Dies entspricht der Auflistung im Textteil auf Seite 5. Der besseren Nachvollziehbarkeit halber sollte die Nummerierung durchgängig 1 - 7 sein.</p> <p>Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung</p> <p>Die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung erfolgt anhand der Ökokontoverordnung Baden-Württemberg von 2010. Für Flächen mit gleichbleibender GRZ oder bereits bestehende Bauwerke ist kein Ausgleich erforderlich. Flächen, die sich nicht ändern, wurden in der Bilanzierung nicht berücksichtigt. Grundsätzlich ist die Höhe der jeweils vergebenen Ökopunkte in der Eingriff-Ausgleich-Bilanzierung nach derzeitigem Kenntnisstand korrekt (interner Ausgleich).</p> <p>Aufforstungen können auch als naturschutzrechtlicher Ausgleich anerkannt werden, wenn diese mit heimischen Laubbäumen durchgeführt werden (Multi-funktionalität des Ausgleichs).</p> <p>Hier sind die genauen Standorte der UNB noch bekannt zu geben, um die Aufforstung genauer prüfen zu können Die Ausgleichsflächen sind grafisch darzustellen. Gleiches gilt für den Waldumbau im Stadforst Heidenheim. Aufgrund der fehlenden bzw. nicht mehr aktuellen Unterlagen kann der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung nicht zugestimmt werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Nummerierung der Pflanzflächen wird entsprechend der Stellungnahme überarbeitet.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Standorte der Aufforstung werden in den Planunterlagen konkretisiert. Eine graphische Darstellung wird aufgenommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Die Flächengröße der Waldinanspruchnahme ist nach Rücksprache mit der unteren Forstbehörde (UFB) nicht mehr aktuell. Zudem sollen nach den vorliegenden Informationen einige Ausgleichsmaßnahmen durch andere Maßnahmen ersetzt werden.</p> <p>Einige der beschriebenen Maßnahmen, wie der Waldlehrpfad und die Großbaumpflanzung, waren speziell für die umzuwandelnden Flächen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan "Am Eichert/Klinikum" geplant und wurden bereits erfolgreich umgesetzt. Ein Waldlehrpfad ist aus Sicht der UNB nicht anrechnungsfähig, da hier keine Aufwertung des Naturhaushalts stattfindet. Im Oktober 2023 hat die UNB gemeinsam mit der UFB und der Stadt Heidenheim potenzielle Ausgleichsmaßnahmen besprochen. Die Stadtverwaltung beabsichtigte die Machbarkeit dieser Maßnahmen zu prüfen. Diese Prüfung ist nicht Bestandteil der Antragsunterlagen.</p> <p>Zur Pflanzliste wird angemerkt, dass der Sommerflieder und der Schlingknötchen keine heimischen Arten sind und zudem als invasive Neophyten gelten. Unter 9.4 im Textteil vom 26.08.2023 werden in Bezug auf den Sommerflieder für die Pflanzflächen klar „standortgerechte und heimische Pflanzen“ gefordert. Daher sind diese aus der Liste zu entfernen.</p> <p>Das Park- und Mobilitätskonzept erscheint der UNB insgesamt nicht schlüssig. Die Alternativenprüfung und die Prüfung der Mehrfachnutzung des Parkhauses ist nicht ausreichend dargestellt bzw. ungenügend. Daher ist zum jetzigen Planungsstand der Eingriff in den Naturhaushalt als unverhältnismäßig anzusehen und somit abzulehnen.</p>	<p>Die Flächengröße der Waldinanspruchnahme wird entsprechend dem Abstimmungsergebnis angepasst. Des Weiteren werden die Ausgleichsmaßnahmen überarbeitet und angepasst.</p> <p>Die zwischen der UNB, der UFB sowie der Stadt Heidenheim vereinbarten Ausgleichsmaßnahmen werden in den Bebauungsplan aufgenommen</p> <p>Die Pflanzliste wird entsprechend der Stellungnahme angepasst, so dass die Pflanzliste lediglich standortgerechte und heimische Pflanzen beinhaltet.</p> <p>Durch das Fachbüro Bernard Gruppe sowie durch das IB Kling Consult wurden Alternativstandorte für mögliche Parkhäuser untersucht. Es kamen vier Bereiche in Frage, dazu zählen das Klinikum, das Naturtheater, die Waldfläche westlich der Tennisplätze sowie der Parkplatz südlich der Schützenstraße. Des Weiteren wurden die Firmen Voith und Hartmann angefragt bzgl. der Verfügbarkeit der Firmenparkplätze an den Heimspieltagen. Die genannten Potenzialflächen zeigten sich als ungeeignet. In der Begründung des Bebauungsplanes ist diese Alternativenprüfung aufgenommen inkl. der Untersuchung des Fachbüro Bernard Gruppe.</p> <p>Bezugnehmend auf die Mehrfachnutzung der Parkhäuser wird die Begründung des Bebauungsplanes entsprechend ergänzt.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Eine abschließende Stellungnahme durch die UNB kann erst erfolgen, wenn aktualisierte und vollständige Antragsunterlagen vorliegen (Änderung und Ergänzung der Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen im Textteil sowie in der saP, Korrektur des Plans, Aktualisierung und Vervollständigung der Ausgleichsmaßnahmen sowie der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung im Textteil und im Umweltbericht, Ergänzung des Mobilitätskonzepts und der Alternativenprüfung für das Parkhaus).</p> <p><u>2. Wald</u></p> <p>Zu den Planunterlagen hat die UFB nachfolgende Anmerkungen. Diese beziehen sich vorrangig auf den Bebauungsplanentwurf, gelten daher aber im Rückschluss auch für die Änderungsplanung des Flächennutzungsplans.</p> <p>A.- Forstrechtlicher Eingriff (Waldumwandlung)</p> <p>Die Angaben zum tatsächlich geplanten Umfang der Waldinanspruchnahme sind in den Planungsunterlagen unterschiedlich. In der forstrechtlichen Bilanzierung des Umweltberichts werden 33.009 m² angegeben. Allerdings muss dieser Wert veraltet sein, da noch eine Fläche mit ca. 0,17 ha im Nordwesten des Stadions aus früheren Planungen berücksichtigt wird (Waldbestand 14/2 a16/1). Die Fläche ist aber mittlerweile nicht mehr im Entwurf des Bebauungsplans oder im städtebaulichen Entwicklungskonzept enthalten, da für das ursprünglich geplante, winkelförmige Gebäude ein alternativer Standort gefunden werden konnte, für den weniger in den Waldbestand eingegriffen werden muss. Der Umfang der Waldumwandlungsfläche muss vom Vorhabenträger nochmals plausibilisiert werden. Die dauerhaft in Anspruch genommene Fläche muss nach forstrechtlichen Gesichtspunkten umgewandelt und ausgeglichen werden.</p> <p>Die Gesamtumwandlungsfläche teilt sich in drei Teilbereiche auf, die nachfolgend einzeln nach forstlichen Belangen bewertet werden.</p>	<p>Zu den Mehrfachnutzungen zählen die Nutzungen durch das Naturtheater, das Krankenhaus sowie der Business Club des FCH. Des Weiteren wird das südliche Parkhaus für die Verwaltungsmitarbeiter der FCH zur Verfügung gestellt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p><u>1. Waldumwandlung für die neu zu errichtende Evakuierungs- und Grünfläche südlich des Stadions (ca. 2,5 ha)</u> Für die geplante Evakuierungsfläche müssen ca. 0,8 ha Wald umgewandelt werden, damit ausreichend Raum für Rettungskräfte etc. zur Verfügung steht und eine Umfahrung des Stadions möglich wird. Die Fläche wird bebaut. Darüber hinaus sollen auf der verbleibenden Fläche verschiedenen Nebenanlagen (Heizanlage, Wege) errichtet werden. Diese Fläche soll parkartig gestaltet werden, indem vereinzelt vorhandene Waldbäume belassen werden. Sie verliert trotzdem wegen der Nutzungsänderung ihre Waldeigenschaft gemäß § 2 LWaldG und muss umgewandelt und ausgeglichen werden.</p> <p>Das forstliche Planungswerk, die sogenannte Forsteinrichtung, weist den betroffenen Waldbestand als ein im Mittel 140-jähriges Buchen-Altholz aus. Es befinden sich aber auch in nennenswerten Anteilen andere Laubbaumarten wie Bergahorn und Esche darin. Dimension und Alter der Bäume sind mittlerweile unterschiedlich und reichen von Stangenholz bis Starkholz. Vorkommende Eschen sind oft vom Eschentriebsterben befallen. Artenschutzrechtliche Untersuchungen bewerten die betroffene Fläche nur als durchschnittlich. Es fehlen Habitatstrukturen. Umso wichtiger ist aber die Klima- und Immissionsschutzfunktion. Von der Schutzwirkung profitieren im Wesentlichen die Anwohner des benachbarten Wohngebiets Reuteneben. Die Waldfläche, die über den Evakuierungsbereich hinausgeht, soll einen Parkcharakter mit Einzelbäumen erhalten, wodurch die Schutzwirkung der bisherigen Waldfläche zumindest nicht vollständig verlorengeht. Die Evakuierungsfläche dient der Sicherheit der Stadionbesucher. Eine Alternativfläche besteht nicht. Die UFB begrüßt im Grunde die geplante parkartige Gestaltung der übrigen Fläche außerhalb der eigentlichen Evakuierungsfläche. Sollen aber Einzelbäumen erhalten werden, kann die plötzliche Freistellung zum Absterben der Bäume führen, da sie neuen, ungewohnten Klimaverhältnissen (v. a. Sonneneinstrahlung, Wind) ausgesetzt sind. Wegen der erhöhten Verkehrssicherungspflicht ist der Eigentümer dadurch verpflichtet, die Gefahrenquellen zu beseitigen. Deshalb ist es ratsam, frühzeitig einzelne geeignete Bäume zu pflanzen, damit Ausfälle aus dem bisherigen Waldbestand rechtzeitig ersetzt werden können, um den Parkcharakter dauerhaft zu erhalten.</p> <p><u>2. Waldumwandlung den herzustellenden Waldabstand nördlich des Stadions (ca. 0,24 ha)</u> Das neu geplante Verwaltungsgebäude im nördlichen Planungsgebiet, muss gemäß § 4 LBO ein Mindestwaldabstand von 30 Metern einhalten. Dafür muss</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die überbaubare Fläche für das künftige Verwaltungsgebäude wird ersatzlos gestrichen. Dadurch wird der vorhandene Waldbereich geschützt und verliert nicht seine Immissions- und Klimaschutzfunktion. Die</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>der Waldrand um ca. 15 Meter zurückgenommen werden, wodurch eine Waldfläche von ca. 0,24 ha dauerhaft umgewandelt werden muss. Die betroffene Waldfläche hat eine bedeutende Immissions- und Klimaschutzwirkung für die angrenzende Siedlung.</p> <p>Die Anzahl der Parkplätze, die dem Bau des Gebäudes zum Opfer fallen, dürfte unabhängig vom Standort immer ähnlich sein. Deshalb ist nicht ersichtlich, wieso das geplante Bauwerk nicht so im Bereich des Parkplatzes errichtet werden kann, dass der Mindestwaldabstand ohne Waldumwandlung erreicht wird. Damit die UFB nachvollziehen kann, ob der Eingriff in den Wald notwendig ist und ob eine Waldumwandelungsgenehmigung in Aussicht gestellt werden kann, muss die Wahl des Gebäudestandorts noch nachvollziehbar begründet werden.</p> <p><u>3 Waldumwandlung für das Parkhaus Katzental</u></p> <p>Auf dem bestehenden Parkplatz im Katzental soll ein Parkhaus für 400 Fahrzeuge erstellt werden. Für die Errichtung müssen ca. 0,35 ha Wald dauerhaft umgewandelt werden. Die Waldfläche ist in der Forstreinrichtungsplanung als Waldrefugium ausgewiesen. Die Ausweisung hat aber keinen rechtsbindenden Charakter. Alternative Standorte wurden untersucht. Nach Aussagen der Planer lässt sich kein alternativer Standort umsetzen.</p> <p>Das Parkhaus ist Teil eines erstellten Mobilitätskonzeptes, auf dessen Grundlage die Verkehrsinfrastruktur des Schlossberges für eine, durch den Ausbau des Stadions, deutlich erhöhte Besucherzahl, ertüchtigt werden soll. Das geplante Parkhaus soll demnach Parkflächen ersetzen, die u. a. dem Ausbau des Shuttlebusbetriebs zum Opfer fallen. Der Shuttlebusverkehr soll verdreifacht werden, um weniger Besuchern den Zugang zum Schlossberg per PKW ermöglichen zu müssen. Unklar bleibt dabei, ob die bisherigen Shuttlebus-Stationen im Stadtgebiet, die erforderliche Stellplatzkapazität aufweisen oder ob z. B. das „Wildparken“ nur in das Stadtgebiet verlagert wird. Zudem berücksichtigt die Prognose zur Parkraumverfügbarkeit offenbar nicht, dass einige der Parkflächen nicht exklusiv für die Besucher der Fußballspiele vorgesehen sind, sondern, dass es sich dabei um öffentliche oder private Parkflächen handelt, die jederzeit bereits durch andere Nutzer belegt sein können (z. B. Netto, Naturtheater, SV Mergelstetten, Congress Centrum). Das Park- und Mobilitätskonzept erscheint deshalb insgesamt nicht völlig schlüssig. Dadurch entstehen Zweifel, ob das Parkhaus und der Eingriff in den Wald in der geplanten Form erforderlich sind. Zudem wurde eine Mehrfachnutzung des Parkhauses bisher nur geprüft, sie kann aber nicht nachgewiesen werden. Die Auslastung des Parkhauses ist deswegen aktuell nur an wenigen Heimspieltagen im Jahr wahrscheinlich und damit nicht nachhaltig. Unter diesen Voraussetzungen, erscheinen der Bau des</p>	<p>Planunterlagen werden entsprechend überarbeitet.</p> <p>Durch das Fachbüro Bernard Gruppe sowie durch das IB Kling Consult wurden Alternativstandorte für mögliche Parkhäuser untersucht. Es kamen vier Bereiche in Frage, dazu zählen das Klinikum, das Naturtheater, die Waldfläche westlich der Tennisplätze sowie der Parkplatz südlich der Schützenstraße. Des Weiteren wurden die Firmen Voith und Hartmann angefragt bzgl. der Verfügbarkeit der Firmenparkplätze an den Heimspieltagen. Die genannten Potenzialflächen zeigten sich als ungeeignet. In der Begründung des Bebauungsplanes ist diese Alternativenprüfung aufgenommen inkl. der Untersuchung des Fachbüro Bernard Gruppe.</p> <p>Bezugnehmend auf die Mehrfachnutzung der Parkhäuser wird die Begründung des Bebauungsplanes entsprechend ergänzt. Zu den Mehrfachnutzungen zählen die Nutzungen durch das Naturtheater, das Krankenhaus sowie der Business Club des FCH. Des Weiteren wird das südliche Parkhaus für die Verwaltungsmitarbeiter der FCH zur Verfügung gestellt.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Parkhauses und damit der Eingriff in den Naturhaushalt und in den Waldbestand als unverhältnismäßig. Damit die Erteilung der erforderlichen Waldumwandlungsgenehmigung in Aussicht gestellt werden kann, muss nachgewiesen werden, dass der Bau eines Parkhauses alternativlos ist oder zumindest eine hohe Auslastung sichergestellt werden kann.</p> <p>B. Forstrechtlicher Ausgleich</p> <p>Die geplanten forstrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen werden ebenfalls im Umweltbericht vom 28.09.2023 behandelt. Die dargestellten Maßnahmen sind mittlerweile aber überholt. Einige der genannten Maßnahmen (Waldlehrpfad, Großbaumpflanzung) waren ausschließlich für Umwandlungsflächen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan „Am Eichert/Klinikum“ vorgesehen und sind bereits umgesetzt. Die UFB hat im Oktober 2023 gemeinsam mit der Stadt Heidenheim mögliche Ausgleichsmaßnahmen gefunden. Die Stadtverwaltung wollte die Umsetzbarkeit prüfen.</p> <p>Der forstrechtliche Ausgleichsbedarf wird mit der Methode „Flächen und Faktoren“ hergeleitet. Hierbei wird der Ausgleichsbedarf differenziert nach Alter und der Baumartenzusammensetzung der betroffenen Waldflächen gebildet. Setzt sich die Waldfläche z. B. aus 70 % Altholz und 30 % Jungwuchs zusammen, werden die jeweiligen Ausgleichsfaktoren auf die vorkommenden Flächenanteile angewendet. Für die Feststellung des Zustands der Flächen können die Daten der Forsteinrichtung herangezogen werden. Je nach Aktualität der Daten können aber Abweichungen zum tatsächlichen Zustand festgestellt werden. Bei den von der Planung betroffenen Waldflächen handelt es sich um Laubholzbestände, die teilweise einen verringerten Altholzanteil aufweisen. Daher ist es sinnvoll, den Ausgleichsbedarf getrennt nach den vorkommenden Flächenanteilen herzuleiten.</p> <p>Der im Umweltbericht genannte Ausgleichsbedarf ist demnach nicht plausibel. Die Berechnung des Ausgleichsbedarfs und die Festlegung der Ausgleichsmaßnahmen ist deswegen neu in Absprache mit der UFB zu erstellen.</p> <p>C. Festsetzungen im Bebauungsplan</p> <p><u>1. Waldabstand am Stadion</u></p>	<p>Das Abstimmungsergebnis hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahmen wurden geprüft und werden entsprechend in den Planunterlagen ergänzt.</p> <p>Hinsichtlich des Ausgleichbedarfs fand eine Abstimmung zwischen der UFB und der Stadt Heidenheim statt. Der im Umweltbericht genannte Ausgleich wird anhand des Abstimmungsergebnisses überarbeitet.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Für den westlichen Bereich des Stadions wird der</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Für den westlichen Bereich des Stadions wird ein Mindestwaldabstand von 20 Metern festgesetzt. Bereits heute beträgt der Abstand insbesondere im nord-westlichen Gebäudeteil nur ca. 15 Meter.</p> <p>Daher sollte die Festsetzung den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Die Unterschreitung des vorgeschriebenen Mindestwaldabstandes wurde im Rahmen des Zweitligaausbaus des Stadions 2014 durch die UFB gebilligt, weil für die Stadionbesucher wegen der Massivität des Gebäudes keine Gefahr durch Umstürzende Bäume zu erwarten ist.</p> <p><u>2. Parkwald im Bereich des Parkhauses Katzental</u></p> <p>Um das geplante Parkhaus herum wird der Im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegende Wald als „Parkwald“ festgesetzt. Wenn der Wald als Parkwald festgesetzt und in der Form gestaltet werden soll, muss die Waldfläche umgewandelt und ausgeglichen werden, da sie ihre Waldeigenschaft durch die Nutzungsänderung verliert. Wald kann im Bebauungsplan nur als „Wald“ festgesetzt werden; wenn die Festsetzung im Interesse der Förderung der Forstwirtschaft liegt. Es handelt sich um einen Inhaltsfehler, wenn sich die zeichnerische Festsetzung einer forstwirtschaftlichen Nutzung nicht mit den tatsächlichen Planungsabsichten deckt (vgl. Kommentar z. § 2 Abs. 4 LWaldG und OVG Koblenz, Beschluss vom 29.11.1989).</p> <p>Dasselbe gilt für die Darstellung von Wald als Grünfläche im Flächennutzungsplan.</p> <p><u>3. Wald im Bebauungsplan im Bereich der Trainingsplätze</u></p> <p>Im westlichen Bereich der Trainingsplätze „Heeracker“ soll im Bebauungsplan eine Fläche als Wald gemäß § 9 Abs 1 Nr. 18b BauGB festgesetzt werden. Auch für diesen Bereich gelten die zuvor genannten Rahmenbedingungen, dass Wald nur im Interesse der Förderung der Forstwirtschaft Im Bebauungsplan festgesetzt werden kann. Der Geltungsbereich ist demnach anzupassen oder die Waldfläche muss umgewandelt werden.</p> <p><u>IV. Landwirtschaft</u> (Ansprechpartner. Herr Fink, Fachbereich 33, Tel.. 07321 321-1340)</p> <p>In den vorliegenden Planunterlagen werden keine Angaben zur Verortung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen gemacht. Ohne diese Angaben kann dazu keine Stellungnahme abgegeben werden.</p>	<p>Mindestwaldabstand an die tatsächlichen Begebenheiten von 15,0 m abgeändert.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die festgesetzten „Parkwaldflächen“ werden in festgesetzte Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Park“ geändert.</p> <p>Die Festsetzung Wald wird aus dem Bebauungsplan herausgenommen und der Geltungsbereich wird entsprechend angepasst. Für den Bebauungsplan „Sportanlage Heeracker-West“ wird ein Aufhebungsverfahren bezüglich der Festsetzung Wald in Folge durchgeführt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Die untere Landwirtschaftsbehörde weist nochmals darauf hin, dass Ersatzauf- forstungen nur im unbedingt erforderlichem Umfang erfolgen sollen, um land- wirtschaftliche Flächen nur im unbedingt erforderlichen Umfang in Anspruch nehmen zu müssen (nach Planunterlagen wären dies 3,3 ha und nicht 3,5 ha) und auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist. In der Ausgleichs- bilanzierung sind hierzu 3,5 ha angegeben. Der naturschutzfachliche Ausgleich sollte über Maßnahmen erfolgen, die keine zusätzliche landwirtschaftliche Flä- che in Anspruch nehmen. Hier sollte aus Sicht der unteren Landwirtschaftsbe- hörde nochmals eine Überprüfung und Anpassung stattfinden.</p> <p>Eine abschließende Stellungnahme ist erst nach Vorliegen der endgültigen Ein- griff- und Ausgleichsbilanzierung und der geplanten Ausgleichsflächen möglich.</p> <p><u>V. Kreisabfallwirtschaft</u> (Ansprechpartner: Frau Hörger, Tel.: 07321 95 05-18)</p> <p>Allgemeine Bemerkung:</p> <p>Als öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger wird frühzeitig darauf hingewiesen, dass gemäß § 3 Abs. 3 Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetz LKreiWiG (Vermei- dung und Verwertung von Bau- und Abbruchabfällen) bei der zu bebauenden Flächen ein Erdmassenausgleich durchgeführt wird.</p> <p>Die zu erwartenden anfallenden Aushubmassen sollen hierbei vor Ort verwen- det werden. Für nicht verwendbare Aushubmassen sind entsprechende Entsor- gungsmöglichkeiten rechtzeitig einzuplanen.</p>	<p>Das Ausgleichskonzept wurde unter Be- rücksichtigung landwirtschaftlicher Belange erstellt mit dem Ziel, landwirtschaftliche Flä- chen größtmöglich zu schonen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
6	NABU-Kreisverband Ba- den-Württemberg und Arbeitskreis Heidenheim	Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB und gemäß § 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz erhalten Sie anbei die gemeinsame Stellungnahme des Arbeitskreises Heidenheim des Landesnaturschutzverbands Baden-Württemberg e.V. (LNV) und des NABU-	Die Stellungnahme bezieht sich auf Be- lange, die vergleichbar auch vom amtlichen

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
	<p>des Landesnaturschutzverbandes, Schreiben vom 18. Januar 2024</p>	<p>Kreisverbands Heidenheim im Namen und in Vollmacht des NABU-Landesverbandes Baden-Württemberg und im Namen des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg zum Bebauungsplan „Fußballstadion/Heeracker/Katzental“ der Stadt Heidenheim.</p> <p>Aufgrund der Summationswirkung der Planungen verweisen wir bereits hier ausdrücklich auf unsere gemeinsamen Stellungnahmen zu den Vorentwürfen der Bebauungspläne „Fußballstadion/Heeracker/Katzental“ und „Am Eichert/Klinikum“ jeweils vom 16.04.2021.</p> <p>Ebenso verweisen wir auf unsere gemeinsame Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren / FNP-Verfahren „Klinikum-Erweiterung und Wohngebiet Klinikum“ vom 16.02.2022.</p> <p>1.) Planung Parkhausbauten</p> <p>Ein Hauptkritikpunkt unsererseits ist das weiterhin starre Beharren am Bau zweier Parkhäuser im oberen Katzental und zusätzlich für Gäste in südlicher Richtung Wohngebiet Reutenen!</p> <p>Ein nachhaltiges und zukunftsorientiertes Verkehrskonzept stellt nicht den PKW-Individualverkehr de facto ins Zentrum der verkehrstechnischen Planungen. Nach dem notwendigen Stadionausbau werden etwa 50% mehr Stadionbesucher (heute 15.000, künftig bis zu 23.000 je Heimspieltag!) im Vergleich zu heute erwartet. Der Bau eines zusätzlichen Parkhauses mag zwar auf den ersten Blick die Parksituation am Stadion entschärfen, jedoch reizt das Vorhandensein zweier weiterer Parkhäuser noch viel mehr Besucher dazu, mit dem eigenen PKW zum Spiel zu fahren. Die Folge wären dadurch weitaus mehr Hin- und Rückverkehr zum Stadion als heute schon, die ohnehin schon vorhandene prekäre Verkehrssituation würde sich drastisch verschärfen.</p> <p>Es sollte wie schon beschrieben der dezentrale Busshuttle-Verkehr von den Peripherien Heidenheims her weiter signifikant gestärkt und ergänzt werden, um somit weitaus mehr Busshuttles im Bedarfsfall anbieten zu können.</p> <p>Kein weiterer Individualverkehr auf den Schlossberg stärkt die Lenkungsfunktion, dass die Stadionbesucher vermehrt auf das dezentrale Shuttlewesen per Bus umsteigen. Am Stadion selber könnte als Kompromiss der vorhandene Busparkplatz ggf. vergrößert werden, damit weitere Gästebusse dort abgestellt werden können.</p> <p>Es sollte das Ziel angestrebt werden, den gesamten Bereich des Schlossberges an Spieltagen autofrei zu gestalten (Ausnahmen: ÖPNV, Einsatzfahrzeuge und Anwohner frei).</p> <p>2.) Ausgleichskonzepte/Minderungsmaßnahmen</p>	<p>Naturschutz vorgebracht wurden. Eine Berücksichtigung erfolgt gemäß der Abwägung zu den Anregungen der UNB</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Mittlerweile liegen die relevanten Artenschutzgutachten und der Umweltbericht vor, sodass wir nun entsprechend fundierte Stellungnahmen zum Artenschutz abgeben können.</p> <p>2.1) Fledermäuse</p> <p>Hinsichtlich der Untersuchung vorhandener Fledermäuse bleiben die eklatanten fachlichen Mängel des Gutachters Widmann, der für die Felduntersuchungen verantwortlich war. Das Büro Sieber, das nun übernommen hat, übernimmt ja keine Verantwortung für die Daten von Herrn Widmann.</p> <p>Dies führt in Summe dazu, dass die tatsächliche Fledermausaktivität im Gebiet deutlich unterschätzt wurde.</p> <p>Details hierzu finden sich in unserer Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren / FNP-Verfahren „Klinikum-Erweiterung und Wohngebiet Klinikum“ vom 16.02.2022.</p> <p>Aber auch wenn diese fachlichen Mängel berücksichtigt werden und unterstellt wird, dass die Aktivität (aufgezeichnete Rufe) von Fledermäusen doppelt so hoch gewesen wäre, dann ist das Gebiet sicherlich unterdurchschnittlich von Fledermäusen genutzt. Hier schließen wir uns fachlich der Einschätzung vom Büro Sieber an. Dies liegt mit auch daran, dass durch den Stadionbetrieb, den Betrieb der weiteren Sportstätten, durch die Nutzung des Walds als Evakuierungsfläche, als Kletterwald und durch forstwirtschaftliche Eingriffe (Entnahme von alten Bäumen) die ökologische Wertigkeit bereits deutlich reduziert wurde. Durch die Auflichtungen der Bestände treten nun, auf nahezu der gesamten Fläche sichtbar, die Folgen des Klimawandels ein. Der Waldbestand ist zu großem Teil stark geschädigt (Zopftrocknis). In diesem Verfallsstadium kann er aber durchaus für Fledermäuse interessant sein, da hier viel Quartierpotenzial entsteht.</p> <p>Die Vermeidungsmaßnahmen V1, V3, V6 und V7 sind fachlich gut und sollten so in die Nebenbestimmung aufgenommen werden.</p> <p>An der Ersatzmaßnahme M2 (60 Fledermauskästen) haben wir aus bereits besagten Gründen unserer Stellungnahme vom 16.02.2022 erhebliche Zweifel. Als Ausgleich fordern wir daher die "Urbacher Modell" Kästen (mind. 5) und zusätzlich an Jagdeinrichtungen, Waldhütten (ca. 15 Flächenkästen). Diese Vorgehensweise erhöht die Wahrscheinlichkeit einer Annahme durch die Fledermäuse. Die Lage der Kästen sollte dann in jedem Fall mit der UNB abgestimmt werden.</p> <p>2.2) Grauspecht</p>	

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Der Grauspecht besiedelt nicht zu stark geschlossenen Laub- bzw. Laubmischwald, jedoch meidet er reine Nadelwälder. Er benötigt naturnahe Waldrandgebiete mit einem hohen Grenzlinienanteil zwischen Laubmischwald und halboffener Kulturlandschaft und kommt auch in kleineren Gehölzen vor.</p> <p>Die mittlere Siedlungsdichte beträgt selten mehr als 0,2 Paare/km² (GLUTZ VON BLOTZHEIM et al., 1994: Handbuch der Vögel Mitteleuropas, Band 9, S. 917 ff.). Der ganzjährige Aufenthaltsraum je Vogel umfasst dabei etwa 500 ha. Der Grauspecht dringt weiter ins Waldesinnere vor, wenn der Wald größere aufgelichtete Stellen aufweist.</p> <p>Durch den prognostizierten Verlust des Planungsbüros an Lebensraum und Brutplätzen des Grauspechts fordern wir daher die folgenden kombinierten Ausgleichsmaßnahmen:</p> <p><i>2.2.1. Nutzungsverzicht bzw. Erhöhung des Erntealters in Altholzbeständen / Förderung von stehendem Totholz</i></p> <p>Aufgrund der Größe des Aktionsraumes des Grauspechtes auch zur Brutzeit (ca. 100 ha, BAUER et al. 2005, S. 774) ist eine flächendeckende Optimierung von Lebensstätten in der Regel nicht möglich. Die Lebensraumkapazität kann aber durch mehrere punktuelle, verteilt liegende Maßnahmenflächen, qualitativ erhöht werden.</p> <p>Für eine signifikante Verbesserung des Bruthabitatangebotes fordern wir pro tangiertem Paar insgesamt mind. 2 ha Maßnahmenfläche im Aktionsraum. Dies orientiert sich an den Empfehlungen der einschlägigen Fachliteratur.</p> <p>Die Maßnahme kann einerseits umgesetzt werden über einen Nutzungsverzicht (flächenhaft / als Baumgruppe / einzelbaumbezogen) oder die Erhöhung der Umtriebszeit (flächenhaft / als Baumgruppe / einzelbaumbezogen).</p> <p>Als zusätzliche Maßnahme fordern wir die Erhöhung von stehendem Totholz: Der Schwerpunkt sollte dabei auf der Gestaltung von stehendem Totholz mit mind. mittlerem Brusthöhendurchmesser (35 cm) liegen. Abgestorbene Bäume bei Durchforstungen sollten vor Ort belassen werden, ebenso mind. 2 m hohe „Hochstümpfe“. Zusätzlich sollten Stämme geringelt werden. Die Maßnahmen sind eindeutig und individuell zu markieren (aus der Nutzung genommene Bäume).</p> <p><i>2.2.2. Anlage von Höhleninitialen / Fräsen von Baumhöhlen</i></p> <p>Der Grauspecht bevorzugt zur Anlage seiner Höhlen weichholzige, morsche Stellen in lebenden Bäumen. In der vorgeschlagenen Maßnahme werden bei Mangel an Brutmöglichkeiten gezielt weichholzige Stellen („Höhleninitialen“)</p>	

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>angelegt durch Verletzung des Baumes oder Impfung mit holzersetzenen Pilzen in schon vorgeschädigten Bäumen. Gesunde Bäume überwallen Stammverletzungen dagegen oft schnell.</p> <p>Als Orientierungswert pro tangiertem Paar gelten mind. 20 Höhleninitiale, je nach lokaler Betroffenheit auch mehr. Die Anlage von Höhleninitialen erfolgt durch gezielte Verletzung von aus der Nutzung zu nehmenden Bäumen (z. B. Fräsen, Bohren von Höhleninitialen, Impfung mit holzersetzenen Pilzen), die kernfaule Bereiche aufweisen (z. B. unter abgebrochenen Ästen). Anlage der Höhleninitialen in Laubbäumen mit mindestens mittlerem Baumholz. Als Mindesthöhe für die Höhleninitialen werden 3 m empfohlen. Die Maßnahmen sind eindeutig und individuell zu markieren (aus der Nutzung genommenen Bäume). Pro betroffenem Paar werden mind. 3 Höhlen gefräst (Bäume aus der Nutzung zu nehmen), je nach lokaler Betroffenheit auch mehr. Die Nisthöhle ist natürlicherweise meist ca. 15-37cm tief mit einer Brutkammerweite von 9-12,5 cm; der Durchmesser des Einflugloches ist oft elliptisch (ca. 60 mm breit und 55 mm hoch). Die Höhle ist häufig gegen das Flugloch hin geneigt, gern an der Unterseite geneigter Bäume angelegt (GLUTZ VON BLOTZHEIM et al. 1994 S. 933). Die Baumhöhlen sind ca. alle 3-5 Jahre neu anzulegen / „nachzufräsen“, da sonst die Höhle aufgrund des Baumwachstums unbrauchbar wird, v. a. in schnellwachsendem Weichholz.</p> <p><i>2.2.3. Entwicklung von Nahrungshabitaten: Extensivgrünland</i></p> <p>Grauspechte ernähren sich v. a. von Ameisen, darunter auch von Ameisen der Grünlandbiotope. In der vorgeschlagenen Maßnahme wird waldrandnahes Extensivgrünland unter Berücksichtigung von Wiesenameisenvorkommen durch Neuanlage oder Extensivierung der Nutzung entwickelt.</p> <p>Das zu schaffende Extensivgrünland sollte möglichst zentral im Aktionsraum der betroffenen Paare sein. Ideal sind zudem besonnte, waldrandnahe Flächen. Es sind keine wüchsigen Standorte zu wählen, die im Saisonverlauf eine geschlossene und dichte Vegetationsdecke ausbilden.</p> <p>Als Faustwert werden für eine signifikante Verbesserung des Nahrungsangebotes pro Paar insgesamt mind. 2 ha Maßnahmenfläche im Aktionsraum empfohlen (möglich in Kombination mit Nutzungsverzicht / Erhöhung des Erntealters in Altholzbeständen / Förderung von stehendem Totholz und Entwicklung von Nahrungshabitaten: Extensivgrünland). Bei einer streifenförmigen Anlage muss dabei die Breite der Streifen mind. 6 m betragen, idealerweise > 10 m. Mahd ein- bis zweimal im Jahr, dabei höhere Einstellung des Mahdwerkzeugs auf ca. 20 cm zur Schonung von Ameisen. Ein Teil der Flächen / Streifen sollte als „Altgrasstreifen“ nicht jährlich gemäht werden, um grenzlinienreiche Strukturen zu erhalten.</p>	

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Die Extensivierung von waldrandnahe Grünland dient zudem zusätzlich auch als sinnvolle Ausgleichsmaßnahme für die Zauneidechse, siehe Punkt 2.3.1.</p> <p><i>2.2.4. Strukturierung von Waldbeständen</i></p> <p>Für den Grauspecht ist für die Nahrungssuche auf dem Waldboden ein hoher Anteil von Grenzlinien bzw. lichten-lückigen Strukturen relevant. In der vorgeschlagenen Maßnahme werden dichte und dunkle Waldbestände durch die Anlage von Kleinstrukturen (z. B. Schaffung besonnter Schneisen, kleine Auflichtungen, Belassen und Freistellen von Baumstubben), in ihrer Eignung als Nahrungshabitat für den Grauspecht erhöht.</p> <p>Die Maßnahme sollte möglichst zentral im Aktionsraum der betroffenen Paare umgesetzt werden; dies in einschichtig strukturierten, dichten und dunklen, meist jungen Beständen (z. B. einheitliche junge Altersklassenbestände, insbesondere junge (Fichten-) Nadelholzkulturen), Bestände mit starker Verjüngung und entsprechender Beschattung des Bodens, ggf. auch weitere Bestände mit dichtem Kronendach.</p> <p>Als Faustwert werden für eine signifikante Verbesserung des Nahrungsangebotes pro Paar insgesamt mind. 2 ha Maßnahmenfläche im Aktionsraum empfohlen.</p> <p>2.3) Zauneidechse</p> <p>Aus den vorliegenden Planunterlagen ist nicht eindeutig ersichtlich, wo genau die M3 -CEF-Ausgleichsmaßnahmen für die Zauneidechsen umgesetzt werden sollen. Wir vermuten, dies sind die verzeichneten Ausgleichsflächen „Arten-schutz 1-3“?</p> <p>Hierzu bitten wir um nähere Konkretisierung.</p> <p>Ergänzend zu den Vermeidungsmaßnahmen V4 und V5 (Vergrämung und Umsiedlung von Zauneidechsen) empfehlen wir noch die folgenden Zusatzmaßnahmen:</p> <p><i>2.3.1. Anlage / Entwicklung und Offenhaltung von Extensivgrünland</i></p> <p>Durch Extensivierung waldrandnaher Frei-/Bracheflächen sollten ergänzende und die Teilhabitate untereinander verbindende Strukturen (extensiv genutzte und als Trittstein geeignete Wiesen- oder Grünlandbrachekorridore, Magerrasen) geschaffen werden. Die Standorte sollten innerhalb des für das nächste Vorkommen gut erreichbaren Gebietes liegen (500 m), bestehende Habitate umgeben oder diese verbinden. Magere bis mesophile Standorte sind zu bevorzugen. Mind. 70% der gesamten Fläche muss hierfür wärmebegünstigt sein.</p>	

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Bei Hanglagen ist eine südliche Exposition zu bevorzugen. Die Standorte sollten teilweise bzw. randlich bewachsen sein, da die Art Sonnenplätze aufsucht, welche einen gewissen Sicht- und Feindschutz bieten.</p> <p>Eine optimale Habitatgröße beträgt laut ALFERMANN & NICOLAY (2003) mehr als 2 ha. Verzicht auf Düngung und auf Biozide. Mahd während der Aktivitätszeit (März – Oktober) nur mit dem Balkenmäher (Schnitthöhe 20 cm) und „von innen nach außen“, um den Tieren eine Fluchtmöglichkeit zu geben. Belassen von Säumen (Korridore / Böschungen), die nicht bzw. nur im Winter gemäht werden (Versteckmöglichkeiten). Anreicherung (Erhaltung / Neuschaffung) mit Strukturen (Gebüsche, Steinhaufen, Reisighaufen) auf den Streifen. Die Schaffung von vegetationslosen, gut besonnten Rohbodenstandorten für die Eiablage ist zwingend erforderlich. Zusätzliche Ausbringung von Baumstubben und sonnenexponierten Totholzhaufen. Entfernung der Vegetation bei zu starker Beschattung und Sicherstellung des Struktureichtums des Habitats.</p> <p><i>2.3.2. Anlage von Steinriegeln / Trockenmauern / Gesteins- und Sandaufschüttungen / Anlage grabbarer sandiger Rohbodenstandorte</i></p> <p>Wir empfehlen die Schaffung von Eiablage- und Ruheplätzen sowie Winterquartieren durch Anlage von Trockenmauern, Gesteins- und Sandaufschüttungen.</p> <p>In der unmittelbaren Umgebung der Maßnahmenfläche müssen weitere Teillebensräume (Jagdhabitate, Eiablageplätze, d.h. locker grabbare, sonnenexponierte und sandige Substrate von 70 cm Tiefe und 1 – 2 m² Größe vorhanden sein oder entwickelt werden. Zu schaffende Sandhaufen (1 m hoch und 3 - 4 m breit) sollten zur Sicherung der Stabilität nicht gänzlich ohne Aufwuchs bleiben. Die Standorte müssen vegetationsfrei sein (keine Beschattung) und eine gute Drainage aufweisen (Vermeidung von Wasserstau), da feuchte Stellen zur Überwinterung gemieden werden.</p> <p>Trockenmauern müssen dabei auf mind. 1 m Tiefe ausgekoffert werden (zur Gewährleistung der Frostsicherheit der Winterquartiere). Eventuell kann eine großflächige Ausbringung von nährstoffarmem Substrat (Sand, Kies) um den Maßnahmenstandort durchgeführt werden. Verwendung von Steinen mit großer Kantenlänge, damit die Fugen langfristig substratlos und vegetationslos bleiben. Schaffung von Gesimsen und Vorsprüngen als ideale Sonnenplätze.</p> <p>Gesteinsschüttungen sollten mind. 2 - 3 m Breite, 5 – 10 m Länge und ca. 1 m Höhe aufweisen. Es ist autochthones Gesteinsmaterial zu verwenden. 60 % der Steine sollten eine Körnung von 20 bis 40 cm aufweisen, so dass sich das gewünschte Lückensystem einstellt (SCHWEIZER VOGELSCHUTZ SVS 2004).</p>	

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Im Inneren sollten gröbere Steine verwendet werden (20 - 40 cm) und mit kleineren Gesteinen bedeckt werden (10 – 20 cm). Im Randbereich kann ein Sandkranz von 30 cm Breite und 20 cm Höhe aufgetragen werden. Entfernung von Gebüsch und Gehölzen bei zu starker Beschattung der Gesteinsschüttung.</p> <p>In der Fachliteratur werden zusätzlich Sandhaufen / Flächen mit grabfähigem Substrat (Eiablageplätze) auf mind. 2% der Gesamtfläche der Maßnahme mit jeweils 50 – 100 m² Fläche zwingend empfohlen. Ideal sind grabbare Sandböden von mehr als 50 cm Mächtigkeit.</p> <p>Zusätzlich müssen Versteckmöglichkeiten durch die Ausbringung von Totholzhaufen, Baumstubben und Wurzelteller ausgebracht werden.</p> <p>Die Anlage von Rohbodenflächen sollte während der Aktivitätszeit (Mitte April bis Mitte Mai) stattfinden.</p> <p>2.4) Generelle Hinweise zu den vorgelegten Planungen</p> <p>Den Vorschlag zum Waldumbau als Klimaschutzwald finden wir durchaus zielführend.</p> <p>Die Anlage eines Waldlehrpfads hingegen halten wir als Ausgleich für grenzwertig, da dies nur begrenzten naturschutzfachlichen Nutzen bringt.</p> <p>Die Renaturierung Pflusterbach (Groppe, Wasserralle, Wasseramsel) wird von unserer Seite begrüßt.</p> <p>Der Ausgleich für die Vögel M1 – „Aufhängen künstlicher Nisthilfen – (Höhlen- und Halbhöhlenbrüter)“ erscheint geeignet. Aber entscheidend ist natürlich die jährliche Kontrolle und Dokumentation der Ergebnisse.</p>	
7	Polizeipräsidium Ulm, Referat Prävention Schreiben vom 18. Januar 2024	<p>Stellungnahme aus kriminalpräventiver Sicht</p> <p>Sicherheit durch Stadtgestaltung</p> <p>„Das Bedürfnis nach öffentlicher Sicherheit zählt zu den Grundbedürfnissen und hat für das Wohlbefinden eine große Bedeutung. Das tägliche Erlebnis von Verwahrlosung, Vandalismus und Zerstörung kann Angst erzeugen. Daher kommt dem Erscheinungsbild im öffentlichen Raum der Städte und Gemeinden und in den Siedlungen von Wohnungsgesellschaften ein hoher Stellenwert zu.“ (Herbert Schubert, „Sicherheit durch Stadtgestaltung“, 2005)</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Prävention im baulichen Zusammenhang bedeutet, dass eine Strukturierung und Gestaltung des sozialen Raumes Risiken und Fehlentwicklungen möglichst ausschalten bzw. minimieren sollte. Durch das positive Beeinflussen des menschlichen Verhaltens sollen kritische Verhaltensweisen oder Ereignisse verhindert, Tatgelegenheiten reduziert und das subjektive Sicherheitsgefühl der Menschen gestärkt werden.</p> <p>Dem geplanten Bauvorhaben steht aus kriminalpolizeilicher Sicht nichts entgegen.</p> <p>Nachfolgende Punkte bitten wir jedoch bei den weiteren Planungen zu beachten.</p> <p>Zu den geplanten Parkhäusern wäre folgendes anzumerken:</p> <p>Parkhäuser ermöglichen die platzsparende Unterbringung von Kraftfahrzeugen. Sie lassen aber zumeist nur eine sehr begrenzte Sozialkontrolle zu. Die bauliche und technische kriminalpräventive Ausgestaltung der Abstellflächen entscheidet langfristig über die Akzeptanz bei den Nutzenden. Das individuelle Sicherheitsempfinden kann z. B. durch ungepflegte oder verschmutzte Objektbereiche, unübersichtliche Wegführungen, mangelhafte Beleuchtung oder andere angstfördernde Faktoren nachhaltig negativ beeinträchtigt werden.</p> <p>Fahr- und Fußwege</p> <p>Die Einfahrtssituation, die Zugänge, die Wegführung und die Zufahrtsmodalitäten zu Parkhäusern sollten möglichst einfach und selbsterklärend gestaltet werden. Ein durchdachtes Parkleitsystem ist eine attraktivitätssteigernde Maßnahme, klare Verkehrsleitregeln durch Symbole vereinfachen und vereinheitlichen das Nutzungsverhalten. Die Laufwege für Fußgängerinnen und Fußgänger innerhalb der Parkebenen sollten sich deutlich von den Fahr- und Parkflächen unterscheiden. Die zur Verfügung stehenden Bewegungsräume können so dem Fahr- und Fußverkehr klar zugeordnet werden. Das Risiko von Gefährdungen und Unfällen wird reduziert.</p> <p>Kassenbereiche</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Durch das Fachbüro Bernard Gruppe wurde ein Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept erarbeitet. Dieses konzentriert sich vor allem auf die Erweiterung des Shuttlebus-Angebotes, der Wegführung sowie die Leitung des motorisierten Individualverkehrs. Die Trennung der verschiedenen Bewegungsräume ist Bestandteil der Konzeption.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Die Ausschilderung zum nächstgelegenen Ausgang und Kassenautomat sollten für die Nutzenden stets deutlich erkennbar sein. Fehlende Fußwegausschilderungen können dazu führen, dass Personen die Fahrwege und Rampenanlagen unkontrolliert nutzen, wodurch das Unfallrisiko steigt. Zudem führt die Unübersichtlichkeit zu einem verstärkten Unsicherheitsgefühl bei den Nutzenden.</p> <p>Beleuchtung</p> <p>Die Beleuchtung sollte zu jedem Zeitpunkt der Nutzung eine Orientierung im Raum und das optische Erkennen von potenziellen Gefahrenquellen ermöglichen. Moderne, vor Vandalismus geschützte LED-Systeme ermöglichen eine effiziente und dennoch kostengünstige Ausleuchtung rund um die Uhr.</p> <p>Eine effektive Ausleuchtung dunkler Bereiche reduziert potenzielle Versteckmöglichkeiten oder Tatörtlichkeiten für Tatbegehende, das Entdeckungsrisiko steigt. Gute Lichtkonzepte heben zusätzlich wichtige Örtlichkeiten, wie z. B. Fluchtwege, Ausgänge, Kassenbereiche hervor.</p> <p>Farben und Oberflächen</p> <p>Die Verwendung von hellen Wand- und Bodenfarben, kombiniert mit einem guten Beleuchtungskonzept, helfen zusätzlich, Straftaten und sonstiges abweichendes Verhalten zu vermeiden. Kriminologische Untersuchungen haben gezeigt, dass das Belassen von Verschmutzungen oder Beschädigungen weiteres normabweichendes Verhalten zumindest wahrscheinlicher macht. Ein darüber hinaus in Teilbereichen eingebrachtes attraktives, durchbrochenes Farbkonzept an Decken und Wänden oder die Schaffung unebener Oberflächen können die Wahrscheinlichkeit von Graffiti reduzieren. Verschmutzte Stellen können kleinflächig und damit schneller und kostengünstiger ausgebessert werden.</p> <p>Orientierung</p> <p>Die Ein- bzw. Ausgänge zur Garage, die Treppenhäuser zu den Ebenen sowie die Ebenen selbst sollten nicht nur wegen ihrer Funktion als Notausgänge deutlich erkennbar, klar differenzierbar und gut einsehbar sein. Hilfreich ist dazu der Einsatz verschiedener Symbole oder unterschiedlich farbiger Bodenbeläge zur differenzierten Kennzeichnung.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Für ein besseres Verständnis ist auch die Mehrsprachigkeit der Ausschielderungen eine sinnvolle Ergänzung. Alternativ können Parkebenen auch mit individuellen Bezeichnungen oder Symbolen markiert werden, die sich alle gut merken können (Städtenamen, Ländersymbole, Tierbilder, Sternzeichen, Pflanzenbilder, usw.)</p> <p>Videoüberwachung</p> <p>Um ein sicheres Stadionerlebnis für alle Besucher zu gewährleisten wird eine Videoüberwachung der Parkhäuser nach den datenschutzrechtlichen Bestimmungen empfohlen. Diese sollte in das bereits bestehende Sicherheitskonzept eingebunden werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
8	<p>Polizeipräsidium Ulm, Führungs- und Einsatzstab – Verkehr Schreiben vom 16. Januar 2024</p>	<p>Zu dem Bauvorhaben wird aus verkehrlichen Gesichtspunkten wie folgt Stellung genommen:</p> <p>1. Parkhäuser</p> <p>Gegen die geplanten Standorte der Parkhäuser Heeracker und Katzental bestehen aus Sicht des Polizeipräsidium Ulm grundsätzlich keine Bedenken.</p> <p>Bei den Potenzialflächen F.1 Klinikum, F.2 Naturtheater und F.3 Tennis könnte es auf Grund deren Lagen durch den An- und Abreiseverkehr von Stadionbesuchern an Heimspielen zu starken Beeinträchtigungen der umliegenden Veranstaltungsorte sowie des Klinikums Heidenheim kommen. Behinderungen von Einsatzfahrzeugen des Klinikums und anderer Institutionen müssen ausgeschlossen sein.</p> <p>Im Zuge der Planungen sollte darauf geachtet werden, die Zufahrten zu den Parkhäusern so zu gestalten, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet bleibt. Im Besonderen sind an den Zufahrten der Parkhäuser Rückstauungen, die sich auf den fließenden Verkehr auswirken könnten, zu vermeiden. Dies könnte durch entsprechend lange Rückstauflächen erfolgen.</p>	<p>Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wurde ein Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept durch das Fachbüro Bernard Gruppe erstellt. Untersuchungsgegenstand waren die künftigen Verkehrsströme und wurden entsprechend in der vorliegenden Planung berücksichtigt. Dem Konzept wurden die künftigen Verkehrszahlen aufgrund der erhöhten Zuschauerzahl zu Grunde gelegt. Die PKW-Ausfahrten aus den jeweiligen Parkhäusern werden zeitlich gesteuert, so dass es zu keinen beeinträchtigenden Rückstaus kommt. Des Weiteren sind ausreichend Rückstauflächen vorgesehen.</p> <p>Die Sichtfelder wurden beachtet und in der vorliegenden Planung berücksichtigt.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>An den Knotenpunkten der Zufahrten sowie an den Querungsstellen von Fußgängern und Radfahrer sind die Sichtfelder entsprechend Ziffer 6.3.9.3 der RASSt 06 und der EFA zu berücksichtigen.</p> <p>2. Rad- / Fußwege / Fußgängerstege</p> <p>Auf Grund der zu erwartenden hohen Anzahl von Besuchern wird angeraten die geplanten Rad- und Fußwege, sofern örtlich möglich, räumlich zu trennen und entsprechend den Vorgaben der RASSt 06, EFA 2002 und ERA 2010 anzulegen sowie im Sinne der derzeit gültigen Fassung des HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) zu dimensionieren.</p> <p>Die geplanten Wege und Stege sollten barrierefrei angelegt sein. Im Besonderen ist der erhöhte Flächenbedarf von Rollstuhlfahrern bei Kurvenfahrten in die Planungen mit einzubeziehen. Weiterhin sollte die Steigung bei Rampen der Steigungsstrecke entsprechend der ERA 2010 angepasst werden. Unter Überführungen über Fahrbahnen ist eine entsprechend große lichte Durchfahrts- höhe zu gewährleisten.</p> <p>Aus den vorhandenen Plänen geht, mit Ausnahme der geplanten Stege, nicht hervor, wie die Querungsanlagen für Rad- und Fußgänger über die Schloß- haustraße und den Knoten Katzentäl/Mergelstetter Reute gestaltet werden sol- len. Hierzu ist anzumerken, dass durch die Einrichtung von Fußgängerüberwe- gen unterschiedliche Privilegierungen bzw. Unterordnungen der überqueren- den Verkehrsarten geschaffen werden. Dies kann erfahrungsgemäß dazu füh- ren, dass Fahrradfahrer geneigt sind, das an Fußgängerüberwegen ausschließ- lich für Fußgänger geltende Vorrecht auch für sich in Anspruch zu nehmen. In der Einmündung Katzentäl/Mergelstetter Reute führt eine nicht signalisierte Querungsanlage dazu, dass Fußgänger die die Nebenstraße queren, zwar Vor- rang gegenüber aus der Vorfahrtstraße in die Nebenstraße abbiegenden Fahr- zeugen haben, jedoch eine Wartepflicht gegenüber Fahrzeugen die aus der Nebenstraße kommen. Hier ist zu prüfen, welche Verkehrsarten zur Gewähr- leistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs privilegiert behandelt werden sollen und ob an Querungsstellen die Installation von bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen oder Mittelinseln in Erwägung zu ziehen sind.</p> <p>3. Wegweisung</p>	<p>Das Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept zielt darauf ab, die genannten Rad- und Fuß- wege zu trennen, um eine konfliktfreie Zu- wegung in und aus dem Stadionbereich zu ermöglichen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Barriere- freiheit sowie die die Durchfahrts- höhen wurden anhand der geltenden Vorgaben geplant und werden entsprechend umge- setzt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Auf Ebene des Bebauungsplanes können lediglich öf- fentliche Verkehrsflächen festgesetzt wer- den. Die Gestaltung der genannten Que- rungshilfen werden im Zuge der Erschlie- ßungs- bzw. Ausführungsplanung ermittelt.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Um die Besucherströme möglichst zielgerichtet an das Stadion bzw. an die vorhandenen Parkflächen heranführen und ableiten zu können, sind entsprechende Wegweisungen und Parkleitsysteme unumgänglich. Diese sollten frühzeitig und durchgängig installiert werden, um die Orientierung der Stadionbesucher zu erleichtern und unnötige Wege zu minimieren.</p> <p>4. Shuttlebusanlagen</p> <p>Im Zuge der Anlage neuer oder Umgestaltung bereits bestehender Haltestellen sind Schleppkurven einzuplanen, die an die eingesetzten Busse angepasst sind.</p> <p>In der Ausfahrt der Shuttlebusanlage vom Stadionvorplatz in die Mergelstetter Reute sind entsprechende Sichtfelder im Sinne der RAST 06 zu berücksichtigen.</p> <p>5. Knoten Mergelstetter Reute / Heeracker</p> <p>Erfahrungsgemäß kommt es an Heimspielen an der Einmündung Mergelstetter Reute / Heeracker zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen mit zum Teil Rückstauungen und längeren Wartezeiten. Diese Situation dürfte sich durch den Bau des geplanten Parkhauses Heeracker noch verstärken. Zudem fahren über diesen Knotenpunkt die Gästefanbusse zum Stadion. Auf Grund dessen wird, falls örtlich möglich, empfohlen von der Mergelstetter Reute in den Heeracker Abbiegefahrstreifen einzurichten. Zumindest sollte auf der Mergelstetter Reute aus Richtung Reutenen ein Linksabbiegefahrstreifen mit der Mindestausführung LA4 im Sinne der RAL 2012 eingeplant werden.</p>	<p>Für die Besucherströme wurden anhand des Mobilitätskonzeptes zielgerichtete Wegführungen geplant und in der Planzeichnung entsprechend festgesetzt.</p> <p>Im Zuge des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes durch das Fachbüro Bernard Gruppe wurden die Schleppkurven der eingesetzten Busse zu Grunde gelegt. Die benötigten Flächen für die Shuttlebusanlagen im Geltungsbereich sind planzeichnerisch festgesetzt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Sichtfelder wurden im Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept beachtet.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Das vermehrte Verkehrsaufkommen wurde im Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept behandelt und wird in Erschließungs- bzw. Ausführungsplanung berücksichtigt.</p>
9	Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau, Freiburg, Schreiben vom 15. Januar 2024	Im Rahmen seiner fachlichen Zuständigkeit für geowissenschaftliche und bergbehördliche Belange äußert sich das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) auf der Grundlage der ihm vorliegenden Unterlagen und seiner regionalen Kenntnisse zum Planungsvorhaben.	

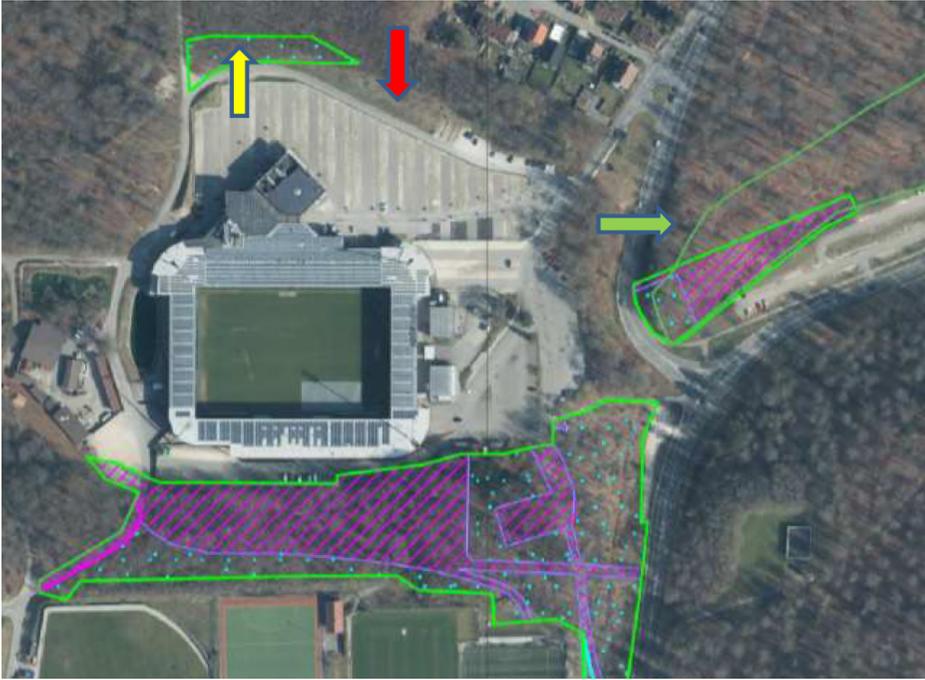
Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Geotechnik</p> <p>Das LGRB weist darauf hin, dass im Anhörungsverfahren des LGRB als Träger öffentlicher Belange keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder von Auszügen daraus erfolgt. Sofern für das Plangebiet ein ingenieurgeologisches Übersichtsgutachten, Baugrundgutachten oder geotechnischer Bericht vorliegt, liegen die darin getroffenen Aussagen im Verantwortungsbereich des gutachtenden Ingenieurbüros.</p> <p>Eine Zulässigkeit der geplanten Nutzung vorausgesetzt, wird andernfalls die Übernahme der folgenden geotechnischen Hinweise in den Bebauungsplan empfohlen:</p> <p>Das Plangebiet befindet sich auf Grundlage der am LGRB vorhandenen Geodaten im Ausstrichbereich der Gesteine der Mergelstetten-Formation sowie des Oberen Massenkalkes (jeweils Oberjura).</p> <p>Mit lokalen Auffüllungen vorangegangener Nutzungen, die ggf. nicht zur Lastabtragung geeignet sind, ist zu rechnen.</p> <p>Verkarstungserscheinungen (offene oder lehmerfüllte Spalten, Hohlräume, Dolinen) sind nicht auszuschließen.</p> <p>Sollte eine Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer geplant bzw. wasserwirtschaftlich zulässig sein, wird auf das Arbeitsblatt DWA-A 138 (2005) verwiesen und im Einzelfall die Erstellung eines entsprechenden hydrologischen Versickerungsgutachtens empfohlen.</p> <p>Wegen der Gefahr der Ausspülung lehmerfüllter Spalten ist bei Anlage von Versickerungseinrichtungen auf ausreichenden Abstand zu Fundamenten zu achten.</p> <p>Bei etwaigen geotechnischen Fragen im Zuge der weiteren Planungen oder von Bauarbeiten (z. B. zum genauen Baugrundaufbau, zu Bodenkennwerten, zur Wahl und Tragfähigkeit des Gründungshorizonts, zum Grundwasser, zur Baugrubensicherung, bei Antreffen verkarstungsbedingter Fehlstellen wie z. B. offenen bzw. lehmerfüllten Spalten) werden objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 durch ein privates Ingenieurbüro empfohlen.</p> <p>Boden</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die textlichen Hinweise werden in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Zur Planung sind aus bodenkundlicher Sicht keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken vorzutragen. Im folgenden generelle Hinweise.</p> <p>Die bodenkundlichen Verhältnisse sowie Bewertungen der Bodenfunktionen nach § 2 Abs. 2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) können unter https://maps.lgrb-bw.de/ in Form der Bodenkundlichen Karte 1:50.000 (BK50) abgerufen werden. Des Weiteren sollte die Bodenfunktionsbewertung bei landwirtschaftlichen Flächen vorzugsweise auf Grundlage der Bodenschätzungsdaten auf ALK und ALB Basis (2010, vom LGRB vertrieben) herangezogen werden, da diese Informationen zu den örtlichen Bodeneigenschaften auf Flurstückerbene enthalten. Damit sind detailliertere bodenkundliche Informationen als mit der BK50 verfügbar.</p> <p>Generell ist bei Planungsvorhaben entsprechend § 2 Abs. 1 Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetz (LBodSchAG) auf den sparsamen und schonenden Umgang mit Boden zu achten. Die bundes- und landesweiten gesetzlichen Bodenschutzvorgaben sind einzuhalten, v.a. BBodSchG, BBodSchV, LBodSchAG, LKreiWiG und die gesetzlich verankerten DINs 18915, 19639 und 19731. Mit der zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde sollte abgestimmt werden, welche konkreten bodenschutzfachlichen Vorgaben umzusetzen sind.</p> <p>Generell der Hinweis, dass nach § 2 Abs. 3 Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetz (LBodSchAG) bei geplanten Vorhaben, die auf nicht versiegelte, nicht baulich veränderte oder unbebaute Flächen von mehr als 0,5 Hektar einwirken werden, ein Bodenschutzkonzept zur Gewährleistung des sparsamen, schonenden und haushälterischen Umgangs mit dem Boden im Rahmen der weiteren Vorhabensplanung bzw. -durchführung zu erstellen ist. Eine Erstellung des Bodenschutzkonzepts nach DIN 19639 wird dringend empfohlen.</p> <p>Des Weiteren ist nach §3 Abs. 4 Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetz (LKreiWiG) bei einem zu erwartenden Anfall von mehr als 500 m³ Bodenaushub der verfahrensführenden Behörde ein Abfallverwertungskonzept vorzulegen. Der Bodenaushub ist hierbei möglichst hochwertig zu verwerten (§3 Abs. 2 LKreiWiG).</p> <p>Mineralische Rohstoffe</p> <p>Von rohstoffgeologischer Seite sind zur Planung keine Bedenken, Hinweise oder Anregungen vorzutragen.</p> <p>Grundwasser</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die allgemeinen Hinweise sind in den textlichen Hinweisen des Bebauungsplanes bereits aufgenommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Das LGRB weist darauf hin, dass im Anhörungsverfahren des LGRB als Träger öffentlicher Belange von Seiten der Landeshydrogeologie und -geothermie (Referat 94) keine fachtechnische Prüfung vorgelegter Gutachten oder von Auszügen daraus erfolgt. Sofern für das Plangebiet ein hydrogeologisches Übersichtsgutachten, Detailgutachten oder hydrogeologischer Bericht vorliegt, liegen die darin getroffenen Aussagen im Verantwortungsbereich des gutachtenden Ingenieurbüros.</p> <p>Auf die Lage der Planflächen in Schutzzone III des festgesetzten Wasserschutzgebietes „ Fassungen im Brenztal“ mehrerer Kommunen (LUBW-Nr.: 135-001) wird hingewiesen.</p> <p>Aktuell findet im Plangebiet keine hydrogeologische Bearbeitung durch das LGRB statt.</p> <p>Bergbau</p> <p>Die Planung liegt nicht in einem aktuellen Bergbaugebiet.</p> <p>Nach den beim LGRB vorliegenden Unterlagen ist das Plangebiet nicht von Altbergbau oder künstlich geschaffenen Althohlräumen (bspw. Stollen, Bunker, unterirdische Keller) betroffen.</p> <p>Geotopschutz</p> <p>Im Bereich der Planfläche sind Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes nicht tangiert.</p> <p>Allgemeine Hinweise</p> <p>Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können dem bestehenden Geologischen Kartenwerk, eine Übersicht über die am LGRB vorhandenen Bohrdaten der Homepage des LGRB (https://www.lgrb-bw.de) entnommen werden.</p> <p>Des Weiteren verweisen wir auf unser Geotop-Kataster, welches im Internet unter der Adresse https://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop-Kataster) abgerufen werden kann.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
10	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 83 – Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion, Schreiben vom 26. Januar 2024	<p>Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 11.05.2021 Az. 83-2511.2 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung. Die dort getroffenen Aussagen zu Waldfunktionen, Ablauf des Verfahrens, Alternativenprüfung und öffentlichem Interesse weiterer Belange bleiben gültig.</p> <p>Die Planung sieht vor, das bereits vorhandene Sondergebiet weiterhin zu nutzen und dabei zu erweitern. Dies sei vor dem Hintergrund gestiegener Anforderungen hinsichtlich Erschließungs- und Rettungswege, Evakuierungsflächen, sowie Aufstellflächen für Berichterstattung, Rettungs- und Polizeikräfte erforderlich.</p> <p>Dementsprechend gibt es keine Alternativen bei der räumlichen Anordnung und somit zu Eingriffen in den Wald.</p> <p>Grundsätzlich stellen wir fest, dass die Planung zwar – zwangsläufig – in Waldflächen eingreift, aber bis auf wenige Ausnahmen eine waldfächensparende Vorgehensweise vorgesehen ist.</p> <p>Die Planung sieht nur im Bereich der Evakuierungs- bzw. Aufstellflächen südlich des Stadions sowie für Straßen und Wege mit den jeweiligen dazu gehörenden Randbereichen eine vollständige Entfernung des bestehenden Waldbestandes vor. Weitere Waldbereiche im Osten des Stadions verlieren ihre Waldeigenschaft, da sie mit umfangreichen Erschließungsstraßen und Wegen durchzogen und mit Fahrradstellplätzen und sonstigen Infrastrukturgebäuden bebaut werden. Die Erfordernisse des Sportbetriebes und ggf. weiterer Veranstaltungen sowie der Verkehrssicherung dominieren hier eindeutig. Die Flächen werden zudem stark fragmentiert, so dass sie nicht mehr als Wald i.S. von § 2 (1-3) LWaldG eingestuft werden können. Daher ist diese Fläche nach § 9 LWaldG ebenfalls dauerhaft umzuwandeln. Empfohlen wird die Nutzungsart öffentliche Grünfläche (Park).</p> <p>Eine Entwicklung der Flächen mit diesem Ziel (u.a. großkronige Bäume) hilft, einen Teil der bestehenden Waldfunktionen für Erholung, Klimaschutz und Immissionsschutz zu erhalten.</p> <p>Unter Berücksichtigung geeigneter Ausgleichsmaßnahmen könnte von daher auch in Hinsicht auf die raumplanerischen Ziele der vorliegenden Konzeption im Grundsatz zugestimmt werden, wenn im Weiteren die nachfolgenden Sachfragen gelöst werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Die nach der Bauphase und abseits der Wege und deren Randbereiche, (z.B. Böschungen) gelegenen restlichen Waldflächen in diesem Bereich sollen in der vorliegenden Planung als „Parkwald“ entwickelt werden. Da „Parkwald“ weiterhin als Wald i. S. des LWaldG gelten würde, kann die Bezeichnung für diese Flächen aufgrund der obigen Feststellungen nicht aufrechterhalten werden. Diese Flächen sollten als Park gestaltet, dauerhaft erhalten und mit einer entsprechenden Pflanzbindung versehen werden. Diese sollte beinhalten, dass neben den in Parkanlagen typischen und üblichen offenen Rasenflächen in ausreichendem Maß aus dem Vorbestand großkronige Bäume wenn möglich erhalten werden, und bei Ausfall dauerhaft wieder ersetzt werden. Damit können einige der Waldfunktionen zum Teil erhalten werden. Die Funktionen (Klimaschutz, Lärmschutz, Erholung) sind lt. Mitteilung der höheren Raumordnungsbehörde maßgeblich für die Ausweisung des regionalen Grünzuges an dieser Stelle und führen zu deutlich höheren Anforderungen an die Genehmigungsfähigkeit einer Umwandlung.</p> <p>Im Norden des Stadions ist ein Verwaltungsgebäude geplant. Der Standort wurde bereits einmal verlegt. Allerdings verursacht der für den neuen Standort gemäß § 4 (3) LBO erforderliche Waldabstand auch am neuen Standort eine Umwandlung von Wald, um Gefahren für Leib und Leben von Menschen auszuschließen. Die Baugrenzen sind bei neu entwickelten Bebauungsplänen für zum Aufenthalt von Menschen gedachte Gebäude grundsätzlich immer 30 m von Wald entfernt zu ziehen. Auf dem Gelände gibt es Alternativen für den Standort des Gebäudes in ausreichender Entfernung zum im Norden anschließenden Wald. Dieser sollte erhalten bleiben (gelber Pfeil in untenstehender Karte).</p>	<p>Die Flächen für „Parkwald“ werden in der vorliegenden Planung überarbeitet und als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Park“ festgesetzt. Eine entsprechende Pflanzbindung wird in den Festsetzungskatalog des Bebauungsplanes aufgenommen.</p> <p>Hinsichtlich des regionalen Grünzuges, in dem sich der Geltungsbereich teilweise befindet, folgender Hinweis: Es läuft momentan die Fortschreibung des Regionalplanes Ostwürttemberg mit der Absicht der Herausnahme des regionalen Grünzuges im Bereich des Bebauungsplanes „Fußballstadion/Heeracker/Katzental“. Hierfür wurde spezielle eine 3. Offenlage durchgeführt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die überbaubare Fläche für das geplante Verwaltungsgebäude wird ersatzlos aus der Planzeichnung gestrichen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		 <p data-bbox="566 970 1491 1062">Nordwestlich des geplanten Parkhauses im Katzental wird ein Weg zur Straße Katzental/&Schlosshausstraße gebaut. Die dortige Waldfläche fehlt in der Kulisse der Waldumwandlung (grüner Pfeil in obiger Karte).</p> <p data-bbox="566 1106 1491 1193">Im Norden des Stadions liegt hinter der Straße ein Gebiet mit niedriger Vegetation, welches zum Wald gehört (roter Pfeil in obiger Karte). Diese Fläche wäre bei Inanspruchnahme ebenfalls umzuwandeln.</p> <p data-bbox="566 1358 1491 1417">Das Grünkonzept (Stand 20.04.2023) hat zum Bebauungsplan (BBP) abweichende Plangrenzen. Wir gehen davon aus, dass die im Bebauungsplanentwurf</p>	<p data-bbox="1518 970 2031 1062">Die Bilanzierung hinsichtlich des genannten Weges wurde geprüft und kam zum Ergebnis, dass dieser berücksichtigt wurde.</p> <p data-bbox="1518 1106 2031 1318">Laut Rücksprache mit der unteren Forstwirtschaftsbehörde, wurde die genannte Fläche bereits mit der Erweiterung des Albstadions im Jahre 2009 umgewandelt. Die Umwandelungsgenehmigung wurde am 25.03.2009 erteilt (Az.: 82/8604.11 – LK HDH).</p> <p data-bbox="1518 1358 2031 1445">Wird zur Kenntnis genommen. Die Grenzen für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind maßgeblich.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>mit Stand 26.08.2023 eingezeichneten Grenzen gelten sollen. Die im Grünkonzept im Südwesten des Stadions mit Nr. 5 gekennzeichnete Fläche mit Baumbepflanzung (Waldumbau) könnte nicht im BBP bleiben.</p> <p>Im Süden des Plangebietes ist am äußersten westlichen Sportplatz eine Fläche als Wald (§ 9 Abs. 1 Nr. 18b BauGB) dunkelgrün im Plangebiet enthalten. Wir weisen darauf hin, dass nur in besonderen Ausnahmefällen Wald im Bebauungsplangebiet enthalten sein kann. Wir bitten um Herausnahme.</p> <p>Sowohl im Umweltbericht als auch im Teil „Begründung“ des BBP sind falsche (bzw. verbrauchte) Ausgleichsmaßnahmen enthalten. Sie gehören zum nördlich angrenzenden BBP „Klinikum/Eichert“. Wir bitten um eine entsprechende Überarbeitung der Unterlagen.</p> <p>Auf eine flächengleiche Ersatzaufforstung in räumlicher Nähe kann nicht verzichtet werden.</p> <p>Wir weisen auch auf die Notwendigkeit der Erstaufforstungsgenehmigung und generell einer Zustimmung des Eigentümers der Fläche der geplanten Ausgleichsmaßnahme hin.</p> <p>Daher können derzeit keine Aussagen über einen ausreichenden forstrechtlichen Ausgleich für die Eingriffe in den Wald getroffen werden.</p> <p>Wir bitten Sie um Übersendung von Shapes der geplanten Waldumwandlungsflächen.</p> <p>Die Stellungnahme ist mit der Unteren Forstbehörde abgestimmt. Diese, sowie das Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur erhalten eine Mehrfertigung dieser Stellungnahme.</p>	<p>Der Stellungnahme wird gefolgt. Die festgesetzten Waldflächen im Süden am äußersten westlichen Sportplatz werden aus dem Geltungsbereich herausgenommen. Für den Bebauungsplan „Sportanlage Heeracker-West“ wird ein Aufhebungsverfahren bezüglich der Festsetzung Wald in Folge durchgeführt.</p> <p>Die genannten Ausgleichsmaßnahmen werden aus Umweltbericht und Begründung herausgenommen und entsprechend ersetzt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Genehmigungsunterlagen für die Erstaufforstung werden erstellt. Des Weiteren wird den Unterlagen eine Shape-Datei der Waldumwandlungsflächen beigelegt.</p>
11	Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur, Schreiben vom 5. Februar 2024	<p>Stellungnahme zum Bebauungsplan Raumordnung</p> <p>Aus raumordnerischer Sicht kann noch keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden.</p>	

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Mit dem vorgelegten Planvorhaben sollen die Voith-Arena bzw. das Areal der Voith-Arena mit einer Plangebietsgröße von 23,2 ha umgestaltet und erweitert werden. Die Zuschauerkapazität soll von gerade 15.000 Zuschauerplätzen auf 23.000 erhöht werden. Insgesamt sind daher die Anlagen an sich einschließlich der Infrastruktur (Verkehrswege, Stellplätze und Parkhäuser). Weiterhin sei geplant, den Bereich um das Stadion in eine „Fußballerlebniswelt“ umzugestalten.</p> <p>Es wird angegeben, dass zwar das Plangebiet insgesamt 23,2 ha umfasse, die tatsächlichen neuen Eingriffe, die über die bestehende Nutzung bzw. den Bestand hinausgehen, weniger umfangreich ausfallen würden. Als Bestand wurden bestehende Straßen bzw. weitere bestehende Strukturen bewertet. Insgesamt seien von 23,2 ha tatsächlich 9,9 ha neue Bau- bzw. Grünfläche. Als Eingriff in Ziele der Raumordnung wurden Flächen mit dem Umfang von ca. 3,4 ha bewertet. So werde der Regionale Grünzug nach PS 3.1.1 (Z) Regionalplan Ostwürttemberg 2010 (Regionalplan) nur mit einer Fläche von 2 ha in Anspruch genommen. Diese Inanspruchnahme sei durch die notwendige Evakuierungsfläche, welche direkt am Stadion anzuschließen sei, verursacht. Zudem wird auch der Schutzbedürftiger Bereich für die Erholung nach PS 3.2.4.1 (Z) Regionalplan in Anspruch genommen. Zum einen auch durch die Evakuierungsfläche mit 1,6 ha Rodungsfläche und zum anderen im Osten zur Umsetzung des Parkhauses „Katzental“ mit 1,8 ha. Zudem werde eine Waldumwandlung vorgenommen, welche 1,8 ha umfasse. Das zweite Parkhaus im Süden werde auf einem bestehenden Trainingsplatz umgesetzt werden und verursache daher keine weitere Belastung. Die Erhöhung der Zuschauerkapazität soll durch Aufstockung des bestehenden Stadions erfolgen, sodass durch das Stadion an sich keine weitere Fläche in Anspruch genommen werde. Insgesamt werde von neuen Flächen von 9,9 ha ausgegangen.</p> <p>Um die Flächen im Umfang von 9,9 ha und ihre Eingriffsqualität in Ziele der Raumordnung bewerten zu können, sollte möglichst konkretisiert dargestellt werden, welchen Belastungen die Fläche durch die Planung ausgesetzt ist. Dies gilt insbesondere für die Flächen, die nach den textlichen Festsetzungen von einer Wald- in eine Grünfläche umgewandelt werden. Dies ist notwendig, um bewerten zu können, inwieweit ein Zielkonflikt ausgelöst wird. Zudem sollte noch dargestellt werden, in welchem Umfang Alternativen geprüft wurden. Aus den bisherigen Planunterlagen wird noch nicht hinreichend deutlich, welche alternativen Standorte um das Stadion bzw. welche eingriffsmindernden Maßnahmen untersucht wurden. Soweit möglich, sollte auch dargestellt werden, welche weiteren Vorhaben im Rahmen der Umgestaltung als Fußballerlebniswelt geplant sind. Es wird daher dringend empfohlen, die einzelnen Flächen und ihre</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die teilweise Lage des Plangebietes innerhalb eines regionalen Grünzuges sowie innerhalb eines schutzbedürftigen Bereiches für die Erholung ist bekannt. Hierzu ist anzumerken, dass der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplanes einen Bereich umfasst, der bereits über bestehende Bebauungspläne planungsrechtlich für eine Stadionnutzung und weitere Sportanlagen gesichert ist. Der planungsbedingt erforderliche Eingriff in Waldbestände ist mit den</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Inanspruchnahme von Flächen, die als Ziel der Raumordnung ausgestaltet sind, nachvollziehbarer darzustellen.</p>	<p>zuständigen Forstbehörden abgestimmt. Um eine angemessene Einbindung des Stadionbereiches in das Landschaftsbild sicherzustellen, wurde ein Grünkonzept erarbeitet. Dementsprechend werden die Freiflächen im Umfeld des Stadions grünordnerisch so aufgewertet, dass die für einen regionalen Grünzug erforderlichen Funktionen wiederhergestellt werden. Insofern wird kein Konflikt mit dem regionalplanerischen Ziel des regionalen Grünzugs gesehen. Gleiches gilt für das regionalplanerische Ziel des schutzbedürftigen Bereiches für die Erholung. Nachdem mit Ausnahme des Parkplatzes im Katzental planungsbedingt keine weiteren Flächen überplant werden, die nicht bereits in rechtskräftigen Bebauungsplänen für die Stadionnutzung und sonstigen Sportanlagen gesichert sind, ist das gesamte Stadionumfeld bereits vorgeprägt. Zudem wurden zwischenzeitlich gegenüber dem Vorentwurf der Bauleitplanung durch Anpassungen der Stadionplanung Eingriffe in angrenzende Waldbestände minimiert.</p> <p>Zur Prüfung des Umfangs der Alternativen ist anzumerken, dass für den Standort des Parkhauses im Katzental die Alternativenprüfung ergab, dass keine vergleichbaren Flächen zur Verfügung stehen (vgl. hierzu Begründung Pkt. „Standortbegründung/Alternativenprüfung). Bei der Standortwahl für das Gästeparkhaus spricht, dass sich momentan dort ein Trainingsplatz mit Kunstrasen (vollversiegelt) befindet und es hierdurch zu keiner Neuversiegelung bzw. Waldinanspruchnahme kommt.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Weiterhin sind die Ziele der PS 5.3.2 Abs. 1 (Z), 5.3.4 Abs. 1 (Z) sowie 5.3.5 (Z) des Landesentwicklungsplans 2002 (LEP 2002) zu beachten und abzarbeiten. Darüber hinaus ist der Schutzbedürftige Bereich für die Forstwirtschaft gem. PS 3.2.3 (G) Regionalplan zu berücksichtigen. Zu den Einzelheiten verweisen wir auf unsere Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 03.05.2021.</p> <p>Alle Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen (§ 1 Abs. 4 BauGB). Ziele der Raumordnung sind als verbindliche Vorgaben, die nicht der Abwägung unterliegen, zu beachten (§ 3 Abs.1 Nr. 2 ROG und § 4 Abs. 1 ROG). Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 und 4, § 4 Abs. 1 ROG). Vorbehaltsgebiete sind als Grundsätze, nicht als Ziele der Raumordnung zu werten (BVerwG, Beschl. v.15.06.2009, 4 BN 10 09), so dass Vorbehaltsgebiete der Planung nicht grundsätzlich entgegenstehen, jedoch in der Abwägung zu berücksichtigen sind.</p>	<p>Bei dem Stadion und seinem Umfeld handelt es sich um einen baulich bereits vorgeprägten Bereich. Die geplante Stadionerweiterung erfolgt auf Flächen, die bereits über rechtskräftige Bebauungspläne planungsrechtlich für die angestrebten Nutzungen (Stadion und Sportanlagen) gesichert sind. Die im unmittelbaren Umfeld des Stadions angrenzenden Waldbestände sind nach Einschätzung der Unteren Forstbehörde von untergeordneter Bedeutung, durch Anpassungen in der Stadionausbauplanung können Eingriffe in höherwertige Waldbestände vermieden werden. Freiflächen im Umfeld des Stadions werden umfangreich grünordnerisch gestaltet, so dass die Bodengüte in diesem Bereich gesichert ist. Insofern werden keine Konflikte mit dem Ziel PS 5.3.2 Abs. 1 LEP gesehen.</p> <p>Eingriffe in den Wald sind auf ein erforderliches Minimum reduziert und werden im Rahmen der forstrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung in der Abstimmung mit der Unteren Forstbehörde vollumfänglich ausgeglichen. Naturschutzfachliche Funktionen des Waldes werden im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung sowie im Rahmen des Artenschutzes berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 03.05.2021. Insgesamt kann auch zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abschließend entschieden werden, ob vorliegend ein Zielabweichungsverfahren zur Zulassung einer Abweichung führen soll oder eine Änderung des Regionalplans im Rahmen der Gesamtfortschreibung erforderlich ist.</p> <p>Eine weitere Abstimmung, insbesondere unter Einbeziehung des Regionalverbandes Ostwürttemberg, ist erforderlich.</p> <p>Das Landratsamt Heidenheim und das Regierungspräsidium Freiburg, Ref. 83 erhalten wiederum eine Kopie dieser Stellungnahme.</p> <p>Allgemein weisen wir auf Folgendes hin:</p> <p>Neben § 1 Abs. 3, Abs. 5 und § 1a Abs. 2 BauGB ist aus raumordnerischer Sicht insbesondere auf § 1 Abs. 4 BauGB bzw. § 4 Abs. 1 ROG hinzuweisen. Danach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, wie in der Regel Bauleitplänen, die Ziele der Raumordnung zu beachten und die Grundsätze der Raumordnung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.</p> <p>Insoweit ist Augenmerk auf den seit Ende 2021 gültigen Bundesraumordnungsplan Hochwasser, den Landesentwicklungsplan 2002 und den Regionalplan zu legen.</p> <p>Insbesondere im Hinblick auf die erstgenannte Rechtsverordnung weisen wir auf die erheblichen Prüfpflichten (Ziel der Raumordnung) – insbesondere Starkregenereignisse betreffend – und die dort genannten Grundsätze, die bei der Abwägung zu berücksichtigen sind, hin.</p> <p>Stellungnahme Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen</p> <p>Az. <u>RPS42-2511-297/22/1</u></p> <p><u>straßenrechtliche Stellungnahme</u></p> <p>Die Stadt Heidenheim beabsichtigt ein Plangebiet auszuweisen, um die Erweiterung der Voith-Arena des 1. FC Heidenheims zu ermöglichen. Das Planungskonzept sieht den Ausbau des Stadions um 8.000 Zuschauer auf eine Gesamtkapazität von rund 23.000 Zuschauer durch Aufstockung vor. Im Zuge des Bebauungsplans sollen im Katzental, südlich von der Voith-Arena und im Bereich Heeracker neue Parkhäuser mit jeweils 400 und 340 Stellplätzen sowie im nördlichen Teil der Arena ein Verwaltungsgebäude entstehen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst eine Fläche von 23 ha. Das Plangebiet ist über</p>	<p>Es läuft momentan die Fortschreibung des Regionalplanes Ostwürttemberg mit der Absicht der Herausnahmen des regionalen Grünzuges im Bereich des Bebauungsplanes „Fußballstadion/Heeracker/Katzental“. Hierfür wurde spezielle eine 3. Offenlage durchgeführt.</p> <p>Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte und „Worst-Case“</p> <p>Im Rahmen der Machbarkeitsstudie (2019) wurden die vier maßgeblich von Besucherverkehr betroffenen Knotenpunkte (LSA 101 Wilhelmstr./Clichystr./Schloßhastr., LSA 407 Erchenstr./Schützenstr., Vorfahrtknoten Katzental/Mergelstetter Reute und</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>die Kommunalstraße „Katzental“ an die L1164 (innerhalb der Ortsdurchfahrt Heidenheim) angeschlossen. Durch weitere Verknüpfungen im Straßennetz sind durch die Änderungen im Plangebiet auch die B 19 und die B 466 betroffen.</p> <p>Bei der Durchsicht der uns übersandten Unterlagen ist uns aufgefallen, dass diese teilweise unvollständig sind, oder sogar in sich widersprüchliche Aussagen enthalten. Deshalb können wir aktuell keine abschließende Stellungnahme zum o.g. Bebauungsplan abgeben. Erst wenn uns alle Unterlagen widerspruchsfrei vorliegen werden wir uns wieder zum o.g. Bebauungsplan äußern. Aus unserer Sicht sind aktuell folgende Unterlagen für eine abschließende Beurteilung vorzulegen (gegebenenfalls können sich nach Durchsicht der dann vorgelegten Unterlagen noch weitere Nachforderungen ergeben):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Erweiterung der Voith-Arena wird sich das Verkehrsaufkommen zu bestimmten Zeiten in den benachbarten Knotenpunkten B466/Heckentalstraße/Schloßstraße, B19/Hainenbachstraße/Schachstraße, B19/St. Pöltener Straße/Ulmer Straße (Ohr) und B19/Weiler Straße stark erhöhen. Aufgrund dessen ist auf Grundlage eines Verkehrsgutachtens die Leistungsfähigkeit für die aufgezählten Knotenpunkte beim Eintritt eines „Worst-Case Falls“ nachzuweisen. Hierfür müssen die unterschiedlichen Anspielzeiten, die denkbaren parallel verlaufenden kulturellen und sportlichen Veranstaltungen (Hockey, Baseball, Naturtheater, Veranstaltungen im Congress Centrum) incl. deren Start und Endzeitpunkt berücksichtigt werden. Falls Maßnahmen zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit notwendig sind, sind diese zu Lasten der Stadt Heidenheim als Veranlasser umzusetzen. <p>Das Regierungspräsidium Stuttgart Baureferat Ost weist im Zuge der Stellungnahme noch auf folgende Punkte hin, da diese mit unterschiedlicher Gewichtung die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte der B 19 und B 466 beeinflussen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Berücksichtigung der weiteren geplanten Bauungen (Neubauung Schwesternwohnheim, Wohngebiet Reutenen Süd, Bau des neuen Busbahnhofs für den Shuttle-Bus-Verkehr) - Erweiterung Busparkplatz der Gästefans? Dieser ist in seinem jetzigen Bestand dargestellt. - Ergänzende Radabstellmöglichkeiten, die im Bebauungsplan gekennzeichnet wurden, reichen für die prognostizierten 1000 Radfahrer vermutlich nicht aus. - Ist ein Ausbau der zuführenden Radwege vorgesehen? 	<p>Vorfahrtknoten Schloßhaustr./Zufahrt Klinikum) hinsichtlich deren Leistungsfähigkeit untersucht. Weitere Knotenpunkte wurden in einer vertiefenden Verkehrsuntersuchung (2021) vorgenommen. Aus Überlagerung der tageszeitlichen Verkehrsverteilung des Normalverkehrs mit der zeitlichen Verteilung des Besucherverkehrs (Zufahrt und Abfahrt) ergaben sich als kritische (verkehrsstärkste) Belastungsbereiche die folgenden Bezugszeiträume. Dabei kommen grundsätzlich zwei verschiedene Spielzeiten in Betracht (Nachmittagsspiel um 13:30 Uhr und Abendspiel um 18:30 Uhr):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nachmittagsverkehr Montag bis Donnerstag + Zufahrt zum Abendspiel - Nachmittagsverkehr Freitag + Zufahrt zum Abendspiel - Mittagsverkehr Samstag + Zufahrt zum Nachmittagsspiel <p>Die Berechnungen für Freitag und Samstag haben gezeigt, dass mit optimierten Signalprogrammen an den Lichtsignalanlagen (101 und 407) das zu erwartende Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann. Bei einzelnen Verkehrsströmen kann es innerhalb der Spitzenstunde kurzzeitig (15 Minuten) auch zu Überlastungen kommen. Die beiden unsignalisierten Knotenpunkte sind auch vor Spielbeginn grundsätzlich noch ausreichend leistungsfähig, wenn gleich bei einzelnen Strömen kurzfristige Überlastungen nicht ausgeschlossen werden können. Abendspiele montags bis donnerstags sind ausgesprochen selten, weshalb hier in Abstimmung mit der Stadt Heidenheim die rechnerisch ermittelten Überlastungen in Kauf genommen werden können. Mit dem</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<ul style="list-style-type: none"> - Die Mischung von Radfahrenden und zu Fußgehenden auf der Stadionumfahrung wird voraussichtlich zu Konfliktsituationen führen. - Die Verdreifachung der Shuttle-Busfahrten sowie deren angestrebten Bevorrechtigung führt über einen kurzen Zeitraum zu einer starken Verkehrsänderung an den betroffenen Knotenpunkten (z.B. B466/Heckenalstraße/Schloßstraße) - Die Ebene der nicht öffentlichen Nutzung (170 Angestellte) im Parkhaus am Heeracker ist nicht berücksichtigt. - Sind die Parkhäuser auch außerhalb der Spielzeiten des 1. FC Heidenheims befahrbar? - Ist für das Parkhaus Heeracker keine Linksabbiegespur erforderlich? - Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes wird durch die Schaffung von zwei zusätzlichen Zufahrten im Bereich der Mergelsteter Reute zusätzlich beeinflusst. - Im Begründungsschreiben wird mitgeteilt, dass die Firmenparkplätze von Voith nicht in Anspruch genommen werden können. Im Verkehrserschließungskonzept werden diese zu Teilen (ca. 2/3) als nutzbar dargestellt. - Der angenommene Rückgang des KfZ-Verkehrs von 67% auf 42% aufgrund der Verbesserung von Alternativen zum Pkw ist aus den Unterlagen und der örtlichen Begebenheiten nicht nachvollziehbar dargestellt. 	<p>Verkehrskonzept wurde ergänzend empfohlen, eine Reihe flankierender Maßnahmen (z.B. strategische verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerung, zeitliche und räumliche Zu- und Ausfahrtkontrolle, dynamisches Parkleitsystem) vorzunehmen, um kritische Verkehrssituationen zu stabilisieren.</p> <p>Berücksichtigung der weiteren geplanten Bauungen</p> <p>In einer ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde zusätzlich die Auswirkung der auf dem Schlossberg geplanten neuen Schlosshausiedlung bewertet und die Funktionsfähigkeit nachgewiesen. Alle weiteren, nicht unmittelbar auf dem Schlossberg befindlichen Siedlungsentwicklungen bzw. Bauvorhaben können als nicht maßgeblich für die Bemessungszeitbereiche (Spieltage) angesehen werden.</p> <p>Ergänzende Radabstellanlagen (ca. 1.000 Fahrrad-Stellplätze)</p> <p>Die Radabstellflächen befinden sich im Nord, Süden sowie im Westen des künftigen Stadions und sind flächenmäßig für die bis 1000 Fahrräder kalkuliert.</p> <p>Ausbau der zuführenden Radwege</p> <p>Es ist ein Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur mit direkten, attraktiven, ausreichend dimensionierten Wegen vorgesehen. Detaillierte Ausarbeitungen erfolgen in den weiteren Planungsschritten.</p> <p>Leistungsfähigkeitsengpässe durch die Erhöhung des Shuttle-Busverkehrs</p> <p>Strategischer Ansatz zur Bewältigung des zu erwartenden Besucherverkehrsaufkom-</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
			<p>mens und zur Geringhaltung von Umweltwirkungen ist einerseits die weitgehende Geringhaltung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und andererseits die starke Förderung des Umweltverbunds (v.a. Bus, Rad und Fuß). Dadurch wird in der Prognose (23.000 Stadionplätze) eine etwa gleichbleibende Anzahl von Pkw-Fahrten wie im Bestand (15.000 Stadionplätze) erreicht. Um zusätzlich Überlagerungen von Busverkehr/Radverkehr/Fußverkehr mit MIV zu reduzieren, ist eine räumliche und eine zeitliche Entzerrung der Verkehrsströme vorgesehen. Die räumliche Entzerrung erfolgt durch die gezielte Zu- und Abführung zu/von den Parkbauten (ohne Durchfahrt über den Schlossberg) und durch die Unterbindung von irregulärem Parken „wildes Parken“ auf dem Schlossberg. Eine zeitliche Entzerrung erfolgt nach Spielende (=Zeitraum der meisten/gebündelten Busabfahrten) durch Abfahrtskontrolle an den Parkplätzen am Stadion („erst Busabfahrten, dann Pkw-Abfahrten“) und durch die räumliche Anordnung der Shuttlebus-Anlage (kurzer Zugang und dadurch schnellere Abfahrt mit dem Shuttlebus).</p> <p>Ebene der Stellplätze für nicht öffentliche Nutzung im Parkhaus Heeracker ist nicht berücksichtigt</p> <p>Für das Parkhaus Heeracker sind drei Parkierungsebenen vorgesehen. Eine Ebene ist für nicht öffentliche Nutzungen vorgesehen. Diese Stellplätze sind keine notwendigen Stellplätze. Die notwendigen Stellplätze können im Parkhaus Heeracker, im Parkhaus Katzental und nördlich des Stadions nachgewiesen werden.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
			<p>Ist die Nutzbarkeit der Parkhäuser auch außerhalb der Spielzeit gegeben?</p> <p>Die Nutzbarkeit der Parkhäuser auch außerhalb der Spielzeit ist gegeben. Zu den Mehrfachnutzungen zählen die Nutzungen durch das Naturtheater, das Krankenhaus sowie der Business Club des FCH.</p> <p>Leistungsfähigkeitseinschränkungen durch zusätzliche Zufahrten Mergelstetter Reute und Erfordernis von Linksabbiegespuren</p> <p>Um zu überprüfen, inwieweit die neuen Zufahrten im Bereich Mergelstetter Reute funktionsfähig sind, wurde die Leistungsfähigkeit sämtlicher Knotenpunkte zwischen Schloßhausiedlung und Zufahrt Parkhaus Heeracker (insgesamt 6 Knotenpunkte) und zusätzlich des Knotenpunktes Parkhaus Katzental zur kritischen Spitzenstunde Freitagabend mit Zufahrt zum Abendspiel (17:00 - 18:00 Uhr) berechnet. Alle Knotenpunkte erreichen mindestens die Qualitätsstufe QSV D. An den neuen Knotenpunkten (PH Katzental, PH Heeracker, Ausfahrt Shuttlebus-Anlage) wird QSV B bzw. QSV A erreicht und es sind keine zusätzlichen Linksabbiegespuren im Katzental bzw. in der Mergelstetter Reute erforderlich.</p> <p>Widerspruch bei der Nutzbarkeit von Firmenparkplätzen Voith-Hydro</p> <p>Mit der verkehrlichen Untersuchung zur Machbarkeitsstudie, wurde davon ausgegangen, dass ca. zwei Drittel der im unmittelbaren Umfeld befindlichen Parkmöglichkeiten genutzt werden können (Anlage 8, Folie 10). Dies sind neben den ursprünglich</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
			<p>mit einbezogenen ca. 200 Stellplätzen Voith-Hydro vor allem die 800 Stellplätze im Bereich Konzerthaus/Schwanenhaus und Paul-Wulz-Straße. Somit sind auch bei Wegfall der Firmenparkplätze Voith der allergrößte Teil der einbezogenen Stellplätze für Park+Walk verfügbar und die Verkehrsprognose kann weiterhin als belastbar und gültig angesehen werden.</p> <p>Rückgang des Kfz-Verkehrs von 67% auf 42% ist nicht nachvollziehbar dargestellt</p> <p>Mit dem Vergleich der heutigen Verkehrsmittelwahl (bei 15.000 Stadionplätzen) zur künftigen Verkehrsmittelwahl (bei 23.000 Stadionplätzen) wurde das zu erwartende Pkw-Verkehrsaufkommen abgeschätzt (Anlage 8, Folie 14). Infolge der intensiven Förderung von Alternativen zum Pkw (v.a. Bus, Rad und Fuß) kann erreicht werden, dass trotz steigender Besucherzahlen die Anzahl der Pkw-Fahrten vom/zum Schlossberg künftig etwa gleichbleibt. Heute fahren 8.600 Personen mit dem Pkw zum Stadion (bzw. auf den Schlossberg) und künftig ca. 8.800 Personen. Dies entspricht einem heutigen Pkw-Anteil von 67% und einem zukünftigen Pkw-Anteil von 42%. Es handelt sich demnach nicht um einen „Rückgang des Kfz-Verkehrs“ sondern um einen Rückgang des Anteils der Pkw.</p> <p>Die Anlage 8 wird durch eine Langfassung des Verkehrsgutachtens und Gutachten mit Berechnungen zu den Verkehrsknoten ergänzt.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Bezüglich eintretender Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG im Zusammenhang mit Grünspecht- und Grauspechtvorkommen ist zunächst unter Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde zu prüfen, ob ein Ausgleich für den Verlust der Fortpflanzungsstätten erbracht werden kann und ggf. ein entsprechendes Maßnahmenkonzept abzustimmen. Sollte auch nach Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde eine Vermeidung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht möglich sein, so ist eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG erforderlich. Hierfür ist ein entsprechender Antrag beim Regierungspräsidium Stuttgart (Referat 55) zu stellen, welcher die Voraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG umfasst.</p> <p>Die weitere naturschutzfachliche Beurteilung sowie die artenschutzrechtliche Prüfung (ggf. inkl. der CEF-Maßnahmen) gem. §§ 44 ff. BNatSchG obliegen grundsätzlich zunächst der unteren Naturschutzbehörde. Nur dann, wenn für streng geschützte Tier- und Pflanzenarten eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG oder eine Befreiung nach § 67 BNatSchG erforderlich ist, bedarf es eines Antrags an das Regierungspräsidium (Referat 55). Gleiches gilt, wenn es für streng geschützte sowie für nicht streng geschützte Arten zusammen einer Ausnahme oder Befreiung bedarf.</p> <p><u>Ergänzende Hinweise:</u></p> <p>Wenn Festsetzungen eines BPL / FNP mit den Regelungen einer naturschutz- bzw. artenschutzrechtlichen Verbotregelung nicht zu vereinbaren sind, ist der BPL / FNP mangels Erforderlichkeit dann unwirksam, wenn sich die entgegenstehenden naturschutz- bzw. artenschutzrechtlichen Regelungen als dauerhaftes rechtliches Hindernis erweisen. Wirksam ist der BPL / FNP hingegen, wenn für die geplante bauliche Nutzung die Erteilung einer Ausnahme oder Befreiung von diesen Bestimmungen rechtlich möglich ist, weil objektiv eine Ausnahme- oder Befreiungslage gegeben ist und einer Überwindung der artenschutzrechtlichen Verbotregelung auch sonst nichts entgegensteht.</p> <p>Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF) nach § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG müssen vor Beginn des Eingriffs ihre Funktion erfüllen.</p> <p>Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach §§ 14 ff. BNatSchG, die nicht nur vorübergehend erforderlich sind, sind dauerhaft zu pflegen und rechtlich zu sichern. Sofern sich diese auf</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Festsetzungen zum Natur- bzw. Artenschutz beruhen auf den Ergebnissen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zum Bebauungsplan. Für etwaige Ausnahmen bzw. Befreiungen werden frühzeitig die entsprechenden Anträge gestellt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Flächen erstrecken, die nicht im Eigentum der Vorhabenträgerin stehen, sind diese dinglich zu sichern.</p> <p>Für Rückfragen stehen zur Verfügung: Herr Claudius Kitz, Referat 55, 0711/904-15509, Claudius.Kitz@rps.bwl.de Frau Ella Rübesam, Referat 56, 0711/904-15611, Ella.Ruebesam@rps.bwl.</p> <p>Stellungnahme Abteilung 8 – Landesamt für Denkmalpflege</p> <p>Die Auflagen aus unserer STN vom 08.04.21 wurden zwar in der Textfestsetzung (Anlage 3) aufgenommen und dort auch eine Übernahme in die Bauleitplanung festgesetzt. Allerdings wird im Begründungsteil (Anlage 4) nur noch ein Teil der Auflagen, nämlich der Verweis auf die §§ 20 und 27 DSchG übernommen. Hier sollte unter Punkt 10 noch einfließen:</p> <p>„In den vorgenannten Bereichen sind Kulturdenkmale bekannt bzw. ist im Zuge von Bodeneingriffen, trotz teilweiser Überprägung weiterhin mit archäologischen Funden und Befunden, Kulturdenkmalen gem. § 2 DSchG heimatgeschichtlicher und wissenschaftlich-dokumentarischer Bedeutung, zu rechnen. Dabei besteht an der Erhaltung des archäologischen Kulturdenkmals (Nr. 22M) grundsätzlich ein öffentliches Interesse.</p> <p>Bei den ausgewiesenen archäologischen Prüffallflächen (Nrn. 50M u. 51M) bedürfen sämtliche Planungen, die mit Bodeneingriffen verbunden sind (z. B. Wegbaumaßnahmen, Parkierungsflächen, sonstige Tiefbaumaßnahmen, Rodungen) einer weiteren Beteiligung der archäologischen Denkmalpflege, vertreten durch Frau Dr. Aline Kottmann (aline.kottmann@rps.bwl.de).</p> <p>Eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung gem. § 8 DSchG wird erforderlich. Wir weisen darauf hin, dass archäologische Voruntersuchungen und Rettungsgrabungen notwendig werden können, die durch den Vorhabenträger zu finanzieren sind und grundsätzlich längere Zeit in Anspruch nehmen können.“</p> <p>Für Rückfragen steht zur Verfügung:</p> <p>Abt. 8 – Denkmalpflege</p> <p>Herr Lucas Bilitsch, 0711/904-45170, Lucas.Bilitsch@rps.bwl.de</p> <p>Wir bitten Sie, diese Hinweise in die Planunterlagen mit aufzunehmen.</p> <p>Hinweis:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Es wird angemerkt, dass genannte Hinweise bereits in der Satzung des Entwurfs unter Punkt 12 „Denkmalschutz“ aufgenommen wurden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Wir bitten künftig - soweit nicht bereits geschehen - um Beachtung des Erlasses zur Koordination in Bauleitplanverfahren vom 11.03.2021 mit <u>jeweils aktuellem Formblatt</u> (abrufbar unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/bauen/bauleitplanung/).</p> <p>Zur Aufnahme in das Raumordnungskataster wird gemäß § 26 Abs. 3 LplG gebeten, dem Regierungspräsidium nach Inkrafttreten des Planes eine Fertigung der Planunterlagen in digitalisierter Form an das Postfach KoordinationBauleitplanung@rps.bwl.de zu senden.</p> <p>Die Stadtkreise und großen Kreisstädte werden gebeten, auch den Bekanntmachungsnachweis digital vorzulegen.</p>	
12	Regionalverband Ostwürttemberg, Schwäbisch Gmünd, Schreiben vom 2. Februar 2024	<p>Vielen Dank für die Beteiligung am o.g. Planverfahren. Grundsätzlich begrüßt der Regionalverband die Platzierung des 1. FC Heidenheim 1846 e.V. in der ersten Bundesliga und die Anstrengungen, die damit verbundene Anforderungen zu erfüllen.</p> <p>Wie in unserer Stellungnahme zum Vorhaben vom 08.04.2021 ausgeführt, befindet sich das Plangebiet vollständig innerhalb eines regionalen Grünzuges (PS 3.1.1. (Z) Regionalplan 2010), eines schutzbedürftigen Bereiches für die Forstwirtschaft (PS 3.2.3 (G) Regionalplan 2010) sowie eines schutzbedürftigen Bereiches für die Erholung (PS 3.2.4.1 (Z) Regionalplan 2010). Somit sind zwei Ziele sowie ein Grundsatz der Raumordnung durch die Planung betroffen. Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen (§ 1 Abs. 4 BauGB). Ziele der Raumordnung sind als verbindliche Vorgaben, die nicht der Abwägung unterliegen, zu beachten (§ 4 Abs. 1 ROG). Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 1 ROG).</p>	<p>Mit Ausnahme des Parkhauses im Katzental umfasst die vorliegende Bauleitplanung ausschließlich Flächen, die bereits über bestehende rechtskräftige Bebauungspläne (H 392 Albstadion und H 405 Sportanlage Heeracker West) planungsrechtlich gesichert sind. Insofern erfolgt durch die vorliegende Bauleitplanung keine Neuanspruchnahme von Fläche innerhalb des regionalen Grünzugs. Durch das bestehende Stadion und die bestehenden Sportanlagen ist der Bereich im Umfeld des Stadions bereits vorgeprägt. Mit dem Stadionausbau erfolgen zwar weitere Eingriffe in die an das Stadion angrenzenden Waldbestände mit entsprechend erforderlicher Waldumwandlung. Ziel der Planung ist jedoch auch, die Freiflächen im Umfeld des ausgebauten Stadions grünordnerisch hochwertig zu gestalten. Hierzu wurde ein Grünkonzept erstellt, das aufbauend auf das Bestandsgrün</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
			<p>(Waldbereiche, Feldgehölze usw.) grünordnerische Maßnahmen vorschlägt. Die grünordnerischen Maßnahmen werden als Festsetzungen in der Bauleitplanung berücksichtigt. Dementsprechend werden keine Konflikte mit dem Ziel regionale Grünzüge gesehen, zumal die biotischen und abiotischen Funktionen durch die grünordnerische Gestaltung wiederhergestellt werden.</p> <p>Die planungsbedingten Eingriffe in den Wald mit entsprechend erforderlicher Waldumwandlung wurden im Zuge der weiter detaillierten Stadionausbauplanung bereits minimiert. Unvermeidbare Eingriffe in den Wald werden im Zuge der forstrechtlichen Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung vollumfänglich ausgeglichen. Damit werden die Waldflächen in ihrem derzeitigen Umfang erhalten.</p> <p>Mit Ausnahme des Parkhauses im Katzental umfasst der vorliegende Bebauungsplan ausschließlich Flächen, die bereits in rechtskräftigen Bebauungsplänen planungsrechtlich für eine Stadionnutzung und sonstige sportliche Nutzungen (Spielfelder) planungsrechtlich gesichert sind. Eine Neuinanspruchnahme von Fläche erfolgt im Umfeld des Stadions nicht. Der Bereich des vorliegenden Bebauungsplanes ist damit durch die Bestandsnutzungen vorgeprägt. Die vorhandenen Bau- und Kulturdenkmale sind durch die bestehenden baulichen Anlagen bereits weitgehend überplant. Nachdem keine Eingriffe im Bereich der bestehenden Spielfelder im Süden des Stadions stattfinden sollen, sind planungsbedingt auch keine neuen Eingriffe in Boden- oder Kulturdenkmäler zu erwarten.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Der Regionalplan wird derzeit fortgeschrieben. Im Anhörungsentwurf der Gesamtfortschreibung Regionalplan Ostwürttemberg 2035 ist die Fläche weiterhin als Regionaler Grünzug vorgesehen. Diese Ausweisung im Anhörungsentwurf ist als sonstige Erfordernisse der Raumordnung zu verstehen und im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 1 ROG).</p> <p>Um eine Genehmigungsfähigkeit zu erreichen, müssen die Zielverstößen im Regionalplan Ostwürttemberg 2010 durch weitergehende Verfahren wie ein Zielabweichungsverfahren oder die Änderung des Regionalplans bewältigt werden. Dazu sind weitere Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Stuttgart sowie mit dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen nötig, um zu klären, ob eine Anpassung in der Raumnutzungskarte zum o.g. Planverfahren im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans Ostwürttemberg 2035 stattfinden kann. Aus raumplanerischer Sicht kann zur Planung deshalb noch keine abschließende Stellungnahme gegeben werden.</p> <p>In einem Abstimmungsgespräch mit dem Vorhabenträger am 19.01.2024 wurde auf die Notwendigkeit der Änderung des Flächennutzungsplans allgemein und insbesondere auf die Darstellung der zwei Parkhäuser als Grünflächen hingewiesen. Die Parkhäuser werden laut Angaben des Vorhabenträgers im Flächennutzungsplanänderungsverfahren als Verkehrsfläche besonderem Zweck dargestellt. Mit der geplanten Darstellung können wir mitgehen.</p> <p>Durch den Ausbau des Stadions ist trotz Verkehrskonzept mit einem leicht erhöhten Verkehrsaufkommen auf dem Schlossberg zu erwarten, weshalb im weiteren Verfahren ein Rad- und Fußwegkonzept zur Verbesserung der Verbindung zum Bahnhof wünschenswert wäre. Wir bitten weiterhin um eine enge Abstimmung im weiteren Verfahren.</p>	<p>Es läuft momentan die Fortschreibung des Regionalplanes Ostwürttemberg mit der Absicht der Herausnahmen des regionalen Grünzuges im Bereich des Bebauungsplanes „Fußballstadion/Heeracker/Katzental“. Hierfür wurde spezielle eine 3. Offenlage durchgeführt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen werden. Die Flächen im Flächennutzungsplan werden entsprechend der Stellungnahme angepasst.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
13	<p>Stadt Heidenheim an der Brenz</p> <p>Freiwillige Feuerwehr Heidenheim, Schreiben vom 14. Dezember 2023</p>	<p>- durch die geplanten Maßnahmen sehen wir keine wirksamen Entlastungen bei den Zufahrtswegen (Katzental und Schloßhausstraße) während der Stoßzeiten vor und nach einem Heimspiel des FCH</p> <p>- auch im Wohngebiet Reuteneben sind keine Maßnahmen ersichtlich, die eine Verbesserung der Parksituation herbeiführen und somit die oft verstellten Zufahrten für die Feuerwehr künftig freihalten sollen.</p> <p>Im Baugenehmigungsverfahren wird daher die Feuerwehr nur einem Konzept zustimmen, aus dem ersichtlich ist, dass es bei einem weiteren Ausbau des</p>	<p>Für den Bebauungsplan wurde ein Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept durch das Fachbüro Bernard Gruppe erstellt. Die Einwendungen der Stellungnahme sind Bestandteil des Konzeptes und ist entsprechend in die vorliegende Planung eingeflossen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p>Stadions einhergehend mit Baumaßnahmen für das Umfeld (Gebäude, Parkhäuser, ...) auch zu einem Ausbau der Infrastruktur insbesondere der Zufahrtsstraßen kommen wird. Weiterhin muss eine Lösung für das Wohngebiet Reutenen bzgl der dortigen Zufahrt- und Parksituation so umgesetzt werden, dass ein sicheres Befahren dieses Gebietes auch an Spieltagen möglich ist. Ebenfalls wird bei der Baugenehmigung zu prüfen sein, ob bisherige Feuerwehrumfahrten und Aufstellflächen für die im B Plan ausgeführten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung genutzt werden können. Die Vorhaltung für eine erforderliche Wasserversorgung für die geplanten Parkhäuser kann ebenfalls erst nach Erhalt der Bauakten geprüft werden.</p>	
14	<p>Stadt Heidenheim an der Brenz</p> <p>Entwässerung, Schreiben vom 19. Dezember 2023</p>	<p>Zur Ergänzung unserer Stellungnahme vom 23.03.2023 möchten wir anführen:</p> <p>Ein aussagekräftiges Entwässerungskonzept für das gesamte Gebiet ist im Bebauungsplan darzustellen.</p> <p>Für die vorgesehene großflächigen Versickerungen ist im Vorfeld ein Nachweis der Versickerungsfähigkeit des Untergrundes zu erbringen. Mögliche Versickerungsflächen sind auszuweisen.</p> <p>Versiegelungsgrad von unbebauten Flächen (10.3.1 und 3.1)</p> <p>Zur allgemeinen Klarstellung sollte die Formulierung angepasst werden (siehe Abstimmung BP "Am Eichert"). Vorschlag: ... zu beschränken. Ein Abflussbeiwert für die entwässerten Flächen ist im Mittel von maximal 0,4 einzuhalten. Die vorgeschriebene Rasengittersteine etc.) entspricht...</p> <p>Das Schmutzwasser der Gebäude (Planung und Bestand) ist an den bestehenden öffentlichen Abwasserkanal anzuschließen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan setzt fest, dass das unbelastete Niederschlagswasser auf den privaten Grundstücksflächen zu versickern ist. Es wird angemerkt, dass östlich des Stadions bereits eine Anlage zur Rückhaltung/Versickerung von Niederschlagswasser vorhanden ist.</p> <p>Für das Plangebiet kann anhand der Untersuchungen zum Starkregenrisikomanagement keine besondere Gefahrensituation durch Starkregen festgestellt werden. Aus Vorsorgegründen wird dennoch der Hinweis auf mögliches Risiko durch Starkregeneignisse im Bebauungsplan ergänzt.</p>
		<p>Stellungnahme vom 23.03.2021:</p> <p><i>Die Mischwasserableitung über das Katzental ist hydraulisch bereits ausgelastet. Zusätzlich sollen entsprechend § 55 Abs. 2 WHG Niederschlagswasser ortsnah versickert werden.</i></p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan setzt fest, dass das unbelastete Niederschlagswasser auf den privaten Grundstücksflächen zu versickern ist. Es wird angemerkt, dass östlich des Stadions</i></p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
		<p><i>Dadurch ist es erforderlich, Niederschlagswasser vor Ort zurück zu halten, zu verdunsten oder einer Versickerung zuzuführen. Entsprechende Flächen sind in der weiteren Bauleitplanung zu berücksichtigen.</i></p> <p><i>Die Ermittlung von aussagekräftigen Bodenkennwerten und der Hydrogeologie sollten frühzeitig erfolgen.</i></p> <p><i>Ebenso ist das Risiko von Starkniederschlägen und die Ableitung von Zuflüssen aus den Außengebieten bei der weiteren Bauleitplanung zu berücksichtigen.</i></p>	<p><i>bereits eine Anlage zur Rückhaltung/Versickerung von Niederschlagswasser vorhanden ist.</i></p> <p><i>Für das Plangebiet kann anhand der Untersuchungen zum Starkregenrisikomanagement keine besondere Gefahrensituation durch Starkregen festgestellt werden. Aus Vorsorgegründen wird dennoch der Hinweis auf mögliches Risiko durch Starkregenergnisse im Bebauungsplan ergänzt.</i></p>
15	<p>Stadt Heidenheim an der Brenz</p> <p>Steuern & Abgaben, Schreiben vom 8. Januar 2024</p>	<p><u>Zuordnung von Kostenerstattungsbeträgen</u></p> <p>Bitte denken an die für die Entstehung eines Kostenerstattungsanspruchs gemäß § 135a ff. BauGB notwendige Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen zu Eingriffsflächen. Diese muss nach der Rechtsprechung zwingend im Bebauungsplan festgesetzt werden.</p> <p>Eine Beschreibung des sachlich-funktionellen Zusammenhangs von festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen und Eingriffen im Plangebiet reicht danach grundsätzlich nicht als Zuordnung im Sinne von § 9 Abs. 1a und § 135a Abs. 2 Satz 1 BauGB aus. Zu beachten hat die Gemeinde bei einer Zuordnungsfestsetzung zudem auch, welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ganz oder teilweise auf die Herstellung von Erschließungsanlagen (einschließlich solcher nach § 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB) entfallen; denn diese Kosten sind erschließungsbeitragsfähig.</p> <p>Hier ein Beispiel wie es im B-Plan Reutenen Süd der Stadt Heidenheim geregelt ist:</p> <p style="text-align: center;"><u>Umlegung der Kompensationskosten:</u></p> <p>Für die Durchführung der zugeordneten Kompensationskosten werden gemäß § 135a Abs. 3 BauGB i.V.m. der Satzung der Stadt Heidenheim zur Erhebung von Kostenerstattungsbeiträgen nach §§ 135 a-c BauGB vom 1.10.1998 Kostenerstattungsbeiträge erhoben. Die Kompensationskosten sind zu 52,2 % den Wohnbaugrundstücken, zu 16,2 % den Erschließungsanlagen und zu 31,6 % den öffentlichen Grünflächen zuzuordnen.</p> <p>Solch eine Regelung muss unbedingt enthalten sein, sollten Kosten für Kompensationsmaßnahmen anfallen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Der Festsetzungsvorschlag wird in die textlichen Festsetzungen unter dem Punkt „grünordnerische Festsetzungen“ aufgenommen.</p>

Nr.	Behörde/ Sonstige TöB	Stellungnahme	Behandlung der Stellungnahme
16	Stadt Heidenheim an der Brenz, Straßenbau, Schreiben vom 21. Dezember 2023	Seitens des GB Straßenbau gibt es keine Einwände. Detailabstimmungen hinsichtlich der Wegeführung erfolgt im Zuge der Straßenplanung mit dem FB6.	Wird zur Kenntnis genommen.
17	Stadtwerke Heidenheim GmbH, Schreiben vom 15. Januar 2024	<p>Die Stadtwerke Heidenheim Wärmeservice GmbH plant in der Schloßhaustraße in Heidenheim der Voith-Arena ein Heizkraftwerk zu errichten. Die Wärmeerzeugung wird aus einem Mix von Energieträgern erfolgen, die dem Stand der aktuellen Gesetzgebung entsprechen muss. Eine eventuell benötigte Gashochdruckleitung wird über das Katzental zur Voith-Arena verlegt. Die dann zusätzlich benötigte Gasdruckregelstation kann in unmittelbarer Nähe ebenfalls erneut errichtet werden.</p> <p>Der jährliche Energiebedarf des 1. FC Heidenheim von ca. 4.000 MWh (Stadion inkl. Trainingsplätze, welcher derzeit durch Ölkesselanlage inkl. Hotmobil bedient wird, wird zukünftig über das neue ökologische Heizkraftwerk bereitgestellt. Mittels einer modularen Bauweise der Wärmeerzeuger kann die Leistung des Kraftwerks nachträglich noch erhöht werden, damit weitere Energiekunden am Schloßberg sich anschließen können.</p> <p>Um den zukünftigen Strombedarf, vor allem im Hinblick auf Elektromobilität und Wärmepumpen zu decken, werden zukünftig noch weitere Flächen für die Errichtung einer Trafostation benötigt.</p> <p>Geplanter Projektzeitraum: Abhängig von politischen Änderungen im Bereich Wärme müssen Leistungsphasen eventuell zur Projektentwicklung wiederholt werden. Mit einem Beginn der Umsetzung ist nach dem Ausführungsstart der Projektes „Fußballstadion/Heeracker/Katzental“ zu rechnen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
18	Vodafone West GmbH, Düsseldorf, Schreiben vom 9. Januar 2024	<p>Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone-Gesellschaft(en) gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objekt-konkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.



Stellungnahme und Einsprüche zum Auslegungsbeschluss „Bebauungsplan „Fußballstadion / Heeracker / Katzental“ in Heidenheim (Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB).

Inhalt

Vorwort	3
I. Verstöße gegen höherrangiges Recht	4
1. Verstoß gegen Art 2 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland.....	4
2. Verstoß gegen Art 20a des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland.....	5
3. Verstoß gegen das Raumordnungsgesetz	9
II. Verfahrensfehler	10
1. Abwägungsausfall.....	10
2. Verfahren der Aufstellung.....	10
III. Weitere Rechtsverstöße.....	11
1. Verstoß gegen formelles Recht (§ 34 (1) GemO)	11
2. Verstoß gegen BauGB.....	12
3. Fehlerhafter Sachbericht während der Gemeinderatssitzung am 28.09.2023.....	14
III. Planungsfehler.....	15
1. Bebauungsplan „Fußballstadion/Heeracker/Katzental“ (Anlage 3 zur Drucksache GR 094 / 2023)	15
2. Punkt 5.2 Immissionsschutz	16
IV. Zusammenfassung.....	16

Vorwort

Aufgeschreckt durch die Absicht des Vorstands des FCH zum Bau von Parkhäusern am Stadion habe ich selbst ein alternatives Verkehrskonzept zunächst skizziert und bereits im Juni letzten Jahres an die beteiligten Akteure (Vorstand des FCH, Herrn OB Salomo und die Fraktionsvorsitzenden des Gemeinderates) verschickt. Die Skizze wurde inzwischen in mehreren Schritten zu einem umsetzbaren Mobilitätskonzept. Ziele waren

- in einem transparenten und öffentlichen Verfahren einen Konsens über die Verkehrsplanung zu erlangen,
- dass auf Grundlage dieses Konsenses ein Bauantrag des 1. FCH Heidenheim erfolgt und
- damit das Verfahren nicht durch Einsprüche in die Länge gezogen wird und
- die Vermeidung, dass der Stadionausbau Gegenstand des Kommunalwahlkampfes wird

Leider muss ich mir eingestehen, dass ich nicht in der Lage war, den Vorstand des 1. FC Heidenheim von diesem neuen Weg zu überzeugen.

Daher muss ich nun den vom Vorstand des FCH eingeschlagenen Weg folgen und meine Verbesserungsvorschläge im Rahmen des Anhörungsverfahrens geltend machen.

Ich bedauere diese verpasste Chance meines ursprünglichen Weges.

ES WIRD ZEIT, NEUE WEGE ZU GEHEN!

Heidenheim, den 18.01.2024



I. Verstöße gegen höherrangiges Recht

1. Verstoß gegen Art 2 des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland

„Art 2

(2) Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Freiheit der Person ist unverletzlich. In diese Rechte darf nur auf Grund eines Gesetzes eingegriffen werden.“¹

Der Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schließt den Schutz vor Beeinträchtigungen grundrechtlicher Schutzgüter durch Umweltbelastungen ein, gleich von wem und durch welche Umstände sie drohen. Die aus Art. **2 Abs. 2 Satz 1 GG folgende Schutzpflicht des Staates umfasst auch die Verpflichtung, Leben und Gesundheit vor den Gefahren des Klimawandels zu schützen. Sie kann eine objektivrechtliche Schutzverpflichtung auch in Bezug auf künftige Generationen begründen.**²

Folgende Verstöße gegen Art 2 (2) liegen vor:

- a) Nichtigkeit des Konzeptes zur Verkehrserschließung der Voith-Arena (Anlage 8 zur Drucksache GR 094 / 2023)

Das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Konzept zur Verkehrserschließung der Voith-Arena beinhaltet nicht die Prüfung, ob eine Anreise der Zuschauer ausschließlich mit dem SÖPNV möglich ist. Es wurde vielmehr von Anfang an mit dem Bau von Parkhäusern geplant!³ Dieser Planungsauftrag verstößt somit gegen Art 2 (2) des Grundgesetzes und das Konzept zur Verkehrserschließung ist somit unrechtmäßig.

- b) Fehlerhafte Prüfung der Belange des Klimaschutzes

Die Gemeinden sind zur Förderung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung verpflichtet (§ 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB) und müssen bei jedem Bebauungsplan prüfen, ob folgende Belange ausreichend berücksichtigt wurden:

- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und Vermeidung von Verkehrsströmen,
- Förderung einer klimaschonenden Stadt- und Siedlungsstruktur („kompakte Stadt“, günstige ÖPNV-Anbindung, Förderung des Radverkehrs),
- Reduzierung von Neubau und damit Vermeidung von Emissionen durch Rohstoffabbau, -verarbeitung, -transport, durch Bauprozesse sowie Vermeidung von prozessspezifischen Emissionen (z. B. Zementproduktion),

¹ https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_2.html

² BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021; 1 BvR 2656/18 -, Rn. 1-270,

³ Vgl. hierzu auch die Stellungnahme Regionalverband Ost-württemberg, Körperschaft des öffentlichen Rechts, Schwäbisch Gmünd, Schreiben vom 22. Juni 2021: „Die Unterlagen zum Bebauungsplan sind außerdem, um eine Alternativenprüfung zu erweitern. In der Begründung zum Bebauungsplan wird nicht deutlich, warum mehrere und verschiedene Parkmöglichkeiten (bestehender Parkplatz, Gästeparkplatz, Parkhaus) notwendig sind und warum andere Varianten ausscheiden. Seite 26 unten
https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E-1131760549/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2023/12/FNP%20Fussballstadion/6%20Abw%C3%A4ng%20verbindliche%20Beteiligung.pdf

- Anpassung an topographische Gegebenheiten.⁴

Wegen der Nichtigkeit des Konzeptes zur Verkehrserschließung der Voith-Arena war die Gemeinde gar nicht in der Lage zu prüfen, ob die Belange des Klimaschutzes ausreichend berücksichtigt wurden.

Der Bebauungsplan ist somit rechtswidrig.

2. Verstoß gegen Art 20a des Grundgesetzes der Bundesrepublik Deutschland

„Art 20a

Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.“⁵

Das Land Baden-Württemberg konkretisiert diese Verpflichtung im Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW).⁶ Das KlimaG ist somit höherrangig als die Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO).

Der Bebauungsplan verstößt gegen folgende Regelungen des KlimaG BW:

a) „§ 3 KlimaG Klima-Rangfolge

(1) Bei dem Schutz des Klimas soll folgende Rangfolge in absteigender Reihe eingehalten werden:

1. **Vermeiden** von Treibhausgasemissionen,
2. **Verringern** von Treibhausgasemissionen und
3. **Versenken** nicht oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht zu vermeidender oder zu verringernder **Treibhausgase**.

Auch geringen Beiträgen zum Klimaschutz kommt Bedeutung zu. Maßgeblich müssen die Bereiche Energie, Mobilität, Produktion und Konsum, Beschäftigung sowie Bauen zum Klimaschutz beitragen.“⁷

Wie bereits weiter oben dargestellt war der Klimaschutz nicht Gegenstand des Planungsauftrags zur Verkehrserschließung der Voith-Arena. Das Mobilitätskonzept beruht nämlich auf einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2019⁸. Seit 2019 hat der Klimaschutz

⁴ „Klimaschutz in der räumlichen Planung“, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau, Februar 2012

⁵ https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_20a.html

⁶ <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/jlr-KlimaSchGBW2023rahmen/part/X>

⁷ <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/jlr-KlimaSchGBW2023pP3>

⁸ Vgl. Seite 6 oben

https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E1287937535/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2023/12/BPlan%20Fussballstadion/Anlage%208%20VU_VoithArena_Ergebnisse.pdf

erheblich an Bedeutung gewonnen. Das Mobilitätskonzept ist somit veraltet und wird der aktuellen Rechtslage nicht gerecht.

b) „§ 4 KlimaG Erhalt, Schutz und Aufbau natürlicher Kohlenstoffspeicher

Zur Erreichung der Klimaschutzziele für Baden-Württemberg und zur Steigerung der Klimaresilienz tragen natürliche Kohlenstoffspeicher wie Moore, Wälder, Humus und Grünland über ihre Speicher- und Senkenleistung bei. Daher sollen natürliche Kohlenstoffspeicher im Land erhalten, geschützt und aufgebaut werden“⁹

⁹ <https://www.landesrecht-bw.de/bsbw/document/jlr-KlimaSchGBW2023pP4>

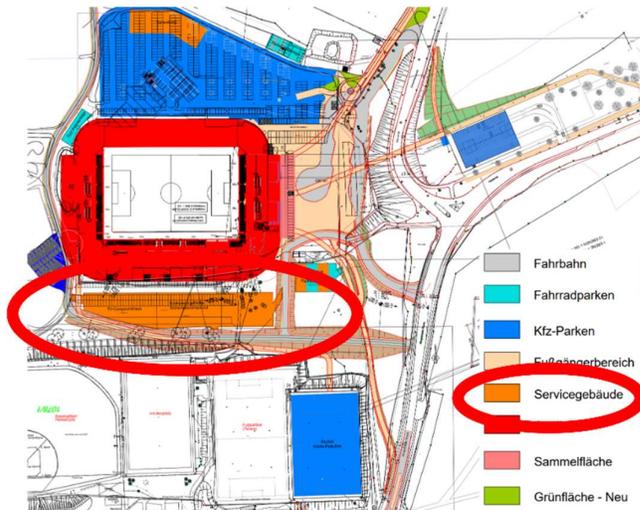
Die gleiche Fläche dient unterschiedlicher Nutzung:

a) Einmal als Fläche für Servicegebäude:

STADT HEIDENHEIM
Verkehrerschließung Voith-Arena

Anlage 8 zur Drucksache GR 094 / 2023

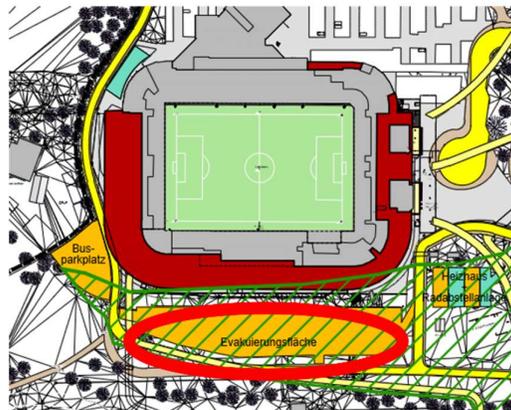
BERNARD
GRUPPE



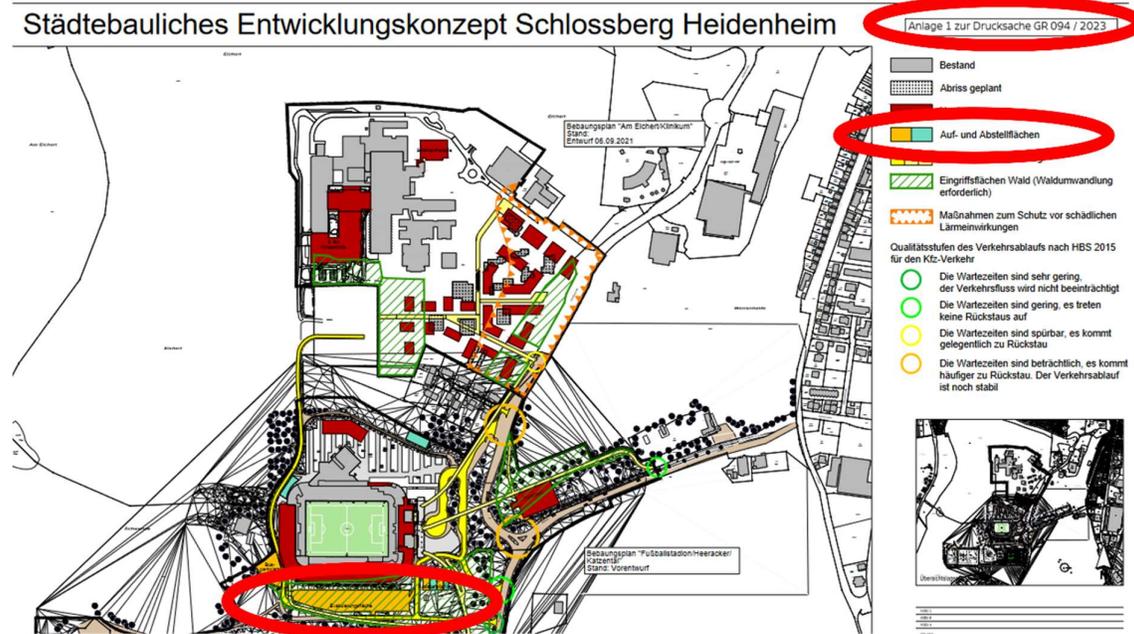
b) Einmal als Evakuierungsfläche:

Städtebauliches Entwicklungskonzept Schlossberg Heidenheim

Anlage 1 zur Drucksache GR 094 / 2023



c) Einmal als Aufstellfläche



Dieser Planungsfehler ist an dieser Stelle allerdings unerheblich. Erheblich ist die Tatsache, dass hier Wald gerodet werden soll, ohne vorab zu prüfen, ob es alternative Flächen für die Nutzung gibt. Gemäß meinem Verkehrskonzept gibt es alternative Flächen.¹⁰

Der Bebauungsplan verstößt gegen §4 KlimaG und somit auch gegen Art 20a des Grundgesetzes.

Zusammenfassende Beurteilung:

Der Bebauungsplan verstößt gegen die Verfassung und verfassungskonkretisierende Vorschriften. Damit ist die Billigung des Bebauungsplanes durch den Gemeinderatsbeschluss vom 28.09.2023 formell rechtswidrig.¹¹

¹⁰ Vgl. Seite 22 meines Verkehrskonzeptes („VOITH-ARENA - Deutschlands erste (fast) autofreie Fußball Bundeliga Arena“ in der Fassung vom 2024-01-07)

¹¹ <https://www.kommunalbrevier.de/kommunalbrevier/Kommunalpolitik-A-Z/rechtliche-kontrolle-von-ratsbeschlussen/aussetzung-der-ausfuehrung-von-beschlussen-des-gemeinderats/voraussetzungen-fuer-die-aussetzung/rechtswidriger-beschluss/>

3. Verstoß gegen das Raumordnungsgesetz

In der Begründung städtebaulichen Konzepts (Anlage 2_Begründung stbl. Konzept BBP)¹² wird ausgeführt:

a) Punkt 4.1 Regional- und Landesplanung

Dort wird die Annahme getroffen, dass von einer Vereinbarkeit der Planung mit diesem Ziel des Regionalplans ausgegangen werden kann.¹³

Diese Annahme ist unzutreffend, da

- der Regionalverband schon im Jahre 2021 im Rahmen seiner Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange seine Bedenken¹⁴ geltend gemacht hat
- das Verkehrserschließungskonzept¹⁵ eine Anreise mit der Bahn nicht berücksichtigt. Das ist allerdings nach 4.1.3.1 (G) des geltenden Regionalplans anzustreben.¹⁶

„Rechtswirkung der Regionalpläne

Nach der öffentlichen Bekanntmachung der Genehmigung durch das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen sind die in einem Regionalplan festgelegten Ziele von allen öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten und können durch eine planerische Abwägung oder Ermessensausübung nicht überwunden werden. Die Ziele sind auch für Personen des Privatrechts bei der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben verbindlich, wenn an ihnen die öffentliche Hand mehrheitlich beteiligt ist oder wenn die Planungen und Maßnahmen überwiegend mit öffentlichen Mitteln finanziert werden. Die Kommunen sind verpflichtet, ihre Flächennutzungs- und Bebauungspläne an die Ziele des Regionalplans anzupassen.

Die in einem Regionalplan festgelegten Grundsätze sind von den genannten Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in der planerischen Abwägung und bei der Ermessensausübung zu berücksichtigen.“¹⁷

Dieser formelle Fehler ist gemäß § 214 (1) 1. beachtlich und haben somit die Unwirksamkeit des Bebauungsplanes zur Folge!

¹² https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E-911040903/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2021/03/BPlan-Fussballstadion/Anlage%20_Begr%C3%BCndung%20stbl.%20Konzept%20BBP.pdf

¹³ Vgl. Seite 5 https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E-911040903/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2021/03/BPlan-Fussballstadion/Anlage%20_Begr%C3%BCndung%20stbl.%20Konzept%20BBP.pdf

¹⁴ Vgl. Seite 24ff. https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E-1131760549/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2023/12/FNP%20Fussballstadion/6%20Abw%C3%A4gung%20verbindliche%20Beteiligung.pdf

¹⁵

https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E1287937535/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2023/12/BPlan%20Fussballstadion/Anlage%208%20VU_VoithArena_Ergebnisse.pdf

¹⁶ Vgl. Seite 93 https://www.ostwuerttemberg.org/wp-content/uploads/2021/10/rp2010_text.pdf

¹⁷ <https://mlw.baden-wuerttemberg.de/de/landesentwicklung/regionalplanung>

II. Verfahrensfehler

1. Abwägungsausfall

Die Abwägung umfasst die korrekte Zusammenstellung des Abwägungsmaterials sowie einen fehlerfreien Abwägungsvorgang. Dabei sind alle öffentlichen und privaten Belange i.S.v. § 1 (6) BauGB in Verbindung mit §2 (3) und § 1 (7) BauGB in einen gerechten Ausgleich miteinander zu bringen. Eine Abwägung fehlt allerdings und somit liegt ein Abwägungsausfall vor. Das ist nach h.M. ein formeller Fehler.

Dieser formelle Fehler ist gemäß § 214 (1) 1. beachtlich und hat somit die Unwirksamkeit des Bebauungsplanes zur Folge!

2. Verfahren der Aufstellung

Der Gemeinderat hat in der öffentlichen Sitzung vom 28.09.2023 den Entwurf des Bebauungsplans einschl. Planzeichnung, textlichen Festsetzungen und Satzung über örtliche Bauvorschriften mit Begründung und Umweltbericht gebilligt und die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB sowie die formelle Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Es fehlt allerdings die „Machbarkeitsstudie 2019“¹⁸ auf der das Konzept Verkehrserschließung beruht. Ebenso fehlt die Beauftragung Bernard Gruppe zur Erstellung des Konzeptes.

Beide Unterlagen sind für eine Beurteilung des Verkehrskonzeptes maßgeblich. Auf Grund des veröffentlichten Verkehrskonzeptes lässt sich nicht feststellen, inwieweit die Berücksichtigung von z.B. Klimaschutzaspekten Gegenstand der Planung war.

Ebenso erschließt sich nicht, welche Varianten Gegenstand der Planung waren. Zum gleichen Ergebnis kommt übrigens auch der Regionalverband Ostwürttemberg, Körperschaft des öffentlichen Rechts, Schwäbisch Gmünd, bereits in seinem Schreiben vom 22. Juni 2021.¹⁹

Fehler, die die Gemeinde im Aufstellungsverfahren macht sind grundsätzlich beachtlich (vgl. i.E. § 214 I 1 Nr. 2e BauGB). Auf der Grundlage der allgemeinen Verletzungsfolgenregelungen bei Gesetzen ist ein Bebauungsplan, der eine formelle oder materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzung nicht erfüllt, mit Wirkung für die Vergangenheit nichtig und damit als Rechtsnorm unbeachtlich.

¹⁸ Vgl. Seite 6

https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E1287937535/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2023/12/BPlan%20Fussballstadion/Anlage%208%20VU_VoithArena_Ergebnisse.pdf

¹⁹ Vgl. Seite 26 https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E-1131760549/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2023/12/FNP%20Fussballstadion/6%20Abw%C3%A4gung%20verbindliche%20Beteiligung.pdf

III. Weitere Rechtsverstöße

1. Verstoß gegen formelles Recht (§ 34 (1) GemO)

„Der Bürgermeister beruft den Gemeinderat schriftlich oder elektronisch mit angemessener Frist ein (...) dabei sind die für die Verhandlung erforderlichen Unterlagen beizufügen“²⁰

Damit sich ein Mitglied des Gemeinderates eine vollumfängliche Meinung über den Bebauungsplan bilden kann ist er darauf angewiesen, dass die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange vorliegen.

Folgende Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange lagen zum Zeitpunkt der Beschlussfassung noch nicht bzw. nicht vor:

a) Regierungspräsidium Stuttgart

Das Regierungspräsidium in Stuttgart moniert seit 2021 – zuletzt in seiner Stellungnahme zum Flächennutzungsplan 2029²¹ – dass noch keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden kann. Grund sind die ungenügenden Planunterlagen. Dafür wären u.a. die textlichen und zeichnerischen Festsetzungen nachzureichen sowie die Begründung zum Bauungsplanvorentwurf zu konkretisieren.

b) Regionalverband Ost-Württemberg

Auch der Regionalverband sieht sich seit 2021 – zuletzt in seiner Stellungnahme zum Flächennutzungsplan 2029²² – auf Grund der zur Verfügung gestellten Unterlagen außer Stande eine abschließende Stellungnahme abzugeben.

c) Stellungnahme des Klinikums Heidenheim

Eine Stellungnahme des Klinikum Heidenheims wurde überhaupt nicht eingeholt. Das wäre allenfalls zulässig, wenn das Klinikum kein Träger öffentlicher Belange wäre. Zu den Aufgaben des Klinikums gehört allerdings:

1. **Gesundheitsversorgung:** Kliniken sind entscheidend für die medizinische Versorgung der Bevölkerung. Sie bieten Notfallversorgung, stationäre und ambulante Behandlungen sowie spezialisierte medizinische Dienstleistungen an.
2. **Grundversorgung:** Kliniken leisten einen Beitrag zur Grundversorgung der Bevölkerung, indem sie eine breite Palette von Gesundheitsdienstleistungen bereitstellen. Dies ist besonders wichtig, um sicherzustellen, dass alle Bürger Zugang zu angemessener medizinischer Versorgung haben.

²⁰ <https://www.landesrecht-bw.de/perma?d=jlr-GemOBWV16P34>

²¹ Vgl. Seite 13ff https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E-1131760549/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2023/12/FNP%20Fussballstadion/6%20Abw%C3%A4gung%20verbindliche%20Beteiligung.pdf

²² Vgl. Seite 24ff https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E-1131760549/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2023/12/FNP%20Fussballstadion/6%20Abw%C3%A4gung%20verbindliche%20Beteiligung.pdf

Die öffentliche Natur dieser Aufgaben macht das Klinikum zu einem Träger öffentlicher Belange.²³ Daher wäre eine Stellungnahme zur Erreichbarkeit des Klinikums (Notaufnahme) während Fußballspielen durchaus entscheidungsrelevant.

d) Stellungnahme des Deutschen Roten Kreuz

Eine Stellungnahme des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) wurde ebenfalls nicht eingeholt. Das DRK ist qua Gesetz (§ 2 Trägerschaft und Durchführung des Rettungsdienstes Rettungsdienstgesetz – RDG) Träger öffentlicher Belange. Eine Stellungnahme des DRK, ob es seiner Hilfsfrist gemäß § 3 Planung RDG während Fußballspielen gerecht werden kann ist ebenfalls entscheidungsrelevant.

Zu den formellen Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen zählen die Verfahrensvorschriften über das Zustandekommen des Beschlusses (insbesondere: Einladung [§ 34 GemO]).²⁴ Nicht jeder formelle Rechtsverstoß führt zur Rechtswidrigkeit des Beschlusses. Dies ist nur dann der Fall, wenn es sich hierbei um die Verletzung einer wesentlichen Verfahrensvorschrift handelt. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn der Rechtsverstoß geeignet ist, sich unmittelbar auf die Entscheidung des Gemeinderats auszuwirken.²⁵ Gemäß §32 Rechtsstellung der Gemeinderäte GemO entscheiden die Gemeinderäte im Rahmen der Gesetze.²⁶ Da sich aus den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange Verstöße gegen geltendes Recht ergeben könnten, handelt es sich hierbei sehr wohl um eine Verletzung einer wesentlichen Verfahrensvorschrift.

Damit ist die Billigung des Bebauungsplanes durch den Gemeinderatsbeschluss vom 28.09.2023 formell rechtswidrig.

2. Verstoß gegen BauGB

Gemäß § 1 (2) BauGB ist der Flächennutzungsplan (FNP) der vorbereitende Bauleitplan. Gemäß eigener Einschätzung der Gemeindeverwaltung verstößt der Bebauungsplan gegen den gelten Flächennutzungsplan.²⁷ Das ist der Gemeindeverwaltung spätestens seit 2021 durch die Stellungnahmen der Vertreter öffentlicher Belange bekannt.²⁸ Die

²³ https://www.fba.bund.de/DE/Planfeststellung/Standartartikel/Traeger_oeffentlicher_Belange_Link.html

²⁴ <https://www.kommunalbrevier.de/kommunalbrevier/Kommunalpolitik-A-Z/rechtliche-kontrolle-von-ratsbeschlussen/aussetzung-der-ausfuehrung-von-beschlussen-des-gemeinderats/voraussetzungen-fuer-die-aussetzung/rechtswidriger-beschluss/>

²⁵ <https://www.kommunalbrevier.de/kommunalbrevier/Kommunalpolitik-A-Z/rechtliche-kontrolle-von-ratsbeschlussen/aussetzung-der-ausfuehrung-von-beschlussen-des-gemeinderats/voraussetzungen-fuer-die-aussetzung/rechtswidriger-beschluss/>

²⁶ <https://www.landesrecht-bw.de/perma?d=jlr-GemOBWV34P32>

²⁷ Vgl. Seite 4 der Begründung des Bebauungsplanes

https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E552018780/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2023/12/BPlan%20Fussballstadion/Anlage%204%20Begr%C3%BCndung.pdf

²⁸ Vgl. Seite 111ff

https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E1412538110/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2023/12/BPlan%20Fussballstadion/Anlage%2012%20Stellungnahmen%20fr%C3%BChzeitig.pdf

Gemeindeverwaltung hatte somit ausreichend Zeit, zunächst den Flächennutzungsplan anzupassen.

Gemäß § 5 (1) Satz 2 könnten auf die Darstellung der Flächen rund um das Stadion von einer Darstellung im FNP verzichtet werden, wenn die Gemeinde beabsichtigt hätte, die Darstellung zu einem späteren Zeitpunkt vorzunehmen. Dazu wäre allerdings – gemäß letztem Teilsatz - eine Begründung notwendig gewesen. Eine Begründung erfolgte im Rahmen des Bebauungsplanes nicht.

Gemäß § 7 BauGB haben öffentliche Planungsträger ihre Planungen an den Flächennutzungsplan anzupassen. Der Bebauungsplan verstößt gegen die Anpassung an den FNP.

Der Bebauungsplan verstößt expressiv verbis gegen den geltenden Flächennutzungsplan und ist somit rechtswidrig.

Daher erübrigen sich weitere Einsprüche auf Grund von Verstößen gegen § 1 (5) und (6) BauGB²⁹:

§ 1 (5) BauGB

Die **Bauleitpläne sollen eine**

- a) **nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und**
- b) **eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten.**
- c) **Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern und zur Erfüllung der Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes die Wärme- und Energieversorgung von Gebäuden treibhausgasneutral zu gestalten sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.**

§ 1 (6) BauGB

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:

- 7. **die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere**
 - a) **die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima** und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,
 - c) **umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt,**
 - e) **die Vermeidung von Emissionen** sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern,

²⁹ https://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_1.html

9. **die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, auch im Hinblick auf die Entwicklungen beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, etwa der Elektromobilität, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung,**

3. Fehlerhafter Sachbericht während der Gemeinderatssitzung am 28.09.2023

Auf der Gemeinderatssitzung, bei der ich als Zuschauer anwesend war, hat Herr Oberbürgermeister Salomo gemäß § 33 (2) GemO den Sachbericht zum Bebauungsplan auf den Leiter der Stadtplanung, Herrn Ralf Käßlinger, übertragen. Dieser führte aus, dass auf Grund der Stellplatzpflicht der Bau von Parkhäusern unausweichlich ist.

Im Rahmen der Stellungnahme der Fraktion der Freien Wähler führte Herr Willuth aus, dass seine Fraktion u.a. auf Grund der Stellplatzpflicht dem Bebauungsplan zustimmt.

Die Fraktionsvorsitzende der Fraktion SPD/DIE LINKE, Frau Weiße, kritisierte das Verkehrskonzept.

Beide Fraktionsvorsitzende waren vorab mit mir in Kontakt und zeigten sich aufgeschlossen für meine Verkehrsskizze.³⁰

Beide Fraktionen stimmten, auf Grund des Sachberichts von Herrn Käßlinger, dem Bebauungsplan zu. Eben diese Stellplatzpflicht bezweifle ich und habe darauf auch frühzeitig (Juni 2023) in meiner Skizze eines Verkehrskonzeptes hingewiesen³¹ und später auch ausführlich belegt³².

Wenn nun meine Einschätzung zur Stellplatzpflicht richtig ist, dann war der Sachbericht von Herrn Käßlinger fehlerhaft. Dieser Fehler hatte direkten Einfluss auf das Abstimmungsverhalten. Das schließt eine nachträgliche Behebung des Fehlers aus.

Die Beschlussvorlage war deshalb nicht ordnungsgemäß und der Gemeinderat gemäß §37 (1) GemO nicht beschlussfähig und somit ist der Bebauungsplan unwirksam. Dieser materielle Fehler ist darüber hinaus gemäß § 214 (1) 1. beachtlich und hat somit die Unwirksamkeit des Bebauungsplanes zur Folge!

³⁰ Vgl. Mein Verkehrskonzept im Anhang

³¹ Vgl. Mein Verkehrskonzept, Seite 14 unten, Verkehrskonzept im Anhang

³² Vgl. Mein Verkehrskonzept, Seite 38, Verkehrskonzept im Anhang

III. Planungsfehler

1. Bebauungsplan „Fußballstadion/Heeracker/Katzental“ (Anlage 3 zur Drucksache GR 094 / 2023)

Gemäß Punkt 8. Immissionsschutz werden für den Spielbetrieb folgende Anstoßzeiten festgesetzt:

An Werktagen (Montag bis Samstag):

Die späteste Anstoßzeit ist auf 18.30 Uhr festgesetzt³³

Der tatsächliche Spielplan³⁴ sieht auch spätere Anstoßzeiten vor:

UNSER SPIELPLAN IM ÜBERBLICK				
Spieltag	Heim	Ergebnis	Gast	Datum
16	1. FC Heidenheim 1846	3 : 2	SC Freiburg	20.12.2023, 20:30
20	1. FC Heidenheim 1846	- : -	Borussia Dortmund	02.02.2024, 20:30

Der Bebauungsplan ist somit zu überarbeiten.

³³ Vgl. Seite 4 Mitte https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E-180148974/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/News/2023/12/BPlan%20Fussballstadion/Anlage%203%20Text_festsetzungen.pdf

³⁴ <https://www.fc-heidenheim.de/profis/spielplan.html>

2. Punkt 5.2 Immissionsschutz

Es fehlt eine Untersuchung der Auswirkung des zusätzlichen PKW-Verkehrs auf die Luftreinhaltung. Jüngst wurde seitens des Regierungsbezirkes Stuttgart eine Aufhebung der Umweltzonen/der Teilpläne für Heidenheim beschlossen.³⁵ Begründet mit der dauerhaften Unterschreitung des zulässigen Messwertes für NO₂ von 40 JMW NO₂ [µg/m³]:

2.2.1 Messwerte Heidenheim

Tabelle 2: Messwerte am Messpunkt Heidenheim Wilhelmstraße für NO₂

Jahr	JMW PM 10 [µg/m ³]	Anzahl der Überschreitungen des TMW PM 10 von 50 µg/m ³	JMW NO ₂ [µg/m ³]
2016			44

20-

2017	-	-	41
2018	-	-	39
2019	-	-	36
2020	-	-	-
2021	-	-	-
2022	-	-	26 (Mittelwert 2. Halbjahr, Mindestdatenverfügbarkeit zur Berechnung des Jahresmittels wurde nicht erreicht)

36

Gemäß § 1 (5) BauGB i.V.m § 1 (6) 7. a), c), e) und insbesondere h) hätten die Auswirkungen des Bebauungsplanes auf die Luftreinhaltung untersucht werden müssen.

Dieser formelle Fehler ist gemäß § 214 (1) 1. beachtlich und hat somit die Unwirksamkeit des Bebauungsplanes zur Folge!

IV. Zusammenfassung

Ich stelle fest, dass der Bebauungsplan auf Grund diverser Verstöße gegen höherrangiges Recht, Verfahrensfehler, Rechtsverstöße und Planungsfehler unwirksam ist.

Heidenheim, den 18.01.2024

³⁵ [https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-](https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Stuttgart/Abteilung_5/Referat_54.1/_DocumentLibraries/Luftreinhalteplan/Heilbronn/541_s_luft_LR_P_Leo_HN_Herr_HDH_Hemm.pdf)

[Internet/Stuttgart/Abteilung_5/Referat_54.1/_DocumentLibraries/Luftreinhalteplan/Heilbronn/541_s_luft_LR_P_Leo_HN_Herr_HDH_Hemm.pdf](https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Stuttgart/Abteilung_5/Referat_54.1/_DocumentLibraries/Luftreinhalteplan/Heilbronn/541_s_luft_LR_P_Leo_HN_Herr_HDH_Hemm.pdf)

³⁶ Vgl. Seite 19 [https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-](https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Stuttgart/Abteilung_5/Referat_54.1/_DocumentLibraries/Luftreinhalteplan/Heilbronn/541_s_luft_LR_P_Leo_HN_Herr_HDH_Hemm.pdf)

[Internet/Stuttgart/Abteilung_5/Referat_54.1/_DocumentLibraries/Luftreinhalteplan/Heilbronn/541_s_luft_LR_P_Leo_HN_Herr_HDH_Hemm.pdf](https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Stuttgart/Abteilung_5/Referat_54.1/_DocumentLibraries/Luftreinhalteplan/Heilbronn/541_s_luft_LR_P_Leo_HN_Herr_HDH_Hemm.pdf)



Anlage

Mobilitätskonzept für die Voith-Arena, erstellt von 





*Parkplätze sind an Spieltagen gesperrt!

VOITH-ARENA

Deutschlands erste (fast) autofreie Fußball Bundesliga Arena!

~~Eine Skizze von~~

Ein Konzept von

Inhalt

Vorwort	4
1. Zu meiner Motivation.....	5
2. Ausgangslage	5
3. Ausbaupläne des FCH.....	6
4. Geänderte Rahmenbedingungen	7
5. Geht nicht reicht nicht!	9
5.1. Festsetzung der Kriterien	9
5.2. Fernhalten des motorisierten Individualverkehrs vom erweiterten Schlossberg.....	9
5.3. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen	10
5.3.1. Wiederaufnahme des erweiterten Pendelbuskonzepts „Holstein Kiel“	10
5.3.2. Integration der Bahn in das Konzept.....	10
5.3.3. Einrichtung weiterer Pendler-Parkplätze auf bereits versiegelten Flächen.....	11
5.4. Perspektivisch umsetzbare Maßnahmen	11
5.4.1. Ent-Motorisierung des gesamten Innenstadtgebiets.....	11
5.4.2. Option: Innenstadtnahe Parkmöglichkeiten	12
5.4.3. Schaffung weiterer innovativer Parkhäuser auf den Flächen P1 – P7, Erweiterung.....	12
5.4.4. Schaffung intelligenter Lademöglichkeiten für Langzeitparker	12
5.5. Notwendige begleitende Maßnahmen	12
5.5.1. Steuerung des individuellen Mobilitätsverhaltens.....	12
5.5.2. Kommunikation, Kommunikation, Kommunikation.....	12
5.5.3. Offenes Mindset	13
5.6. Appell an den FCH	13
6. Erstes Zwischenfazit	13
6.1. Konsultationen mit den Fraktionen des Gemeinderates und der Stadtverwaltung	13
6.2. Konsultation der Polizeibehörde Heidenheim	13
6.3. Konsultation der HVG	14
6.4. Konsultation mit dem FCH.....	14
7. Einarbeitung bisher gewonnener Erkenntnisse (Überarbeitung Prototyp)	15
7.1. Trennung von motorisiertem Verkehr und Fußgängern auf dem Stadiongelande.....	15
7.2. Freihaltung der Rettungswege des Klinikums	16
7.3. Konkretisierung der Busbahnhöfe auf dem Stadiongelande	17
7.4. Berücksichtigung der Wohnbebauung auf dem Klinikgelände	17
7.5. Schaffung innenstadtnaher gemeinschaftlicher Parkhäuser	17
8. Berücksichtigung neuer Aspekte.....	17

8.1.	Nachhaltigkeitsgebote der DFL	17
8.2.	Anpassung des Shuttle-Busverkehrs an die Wohnsitze der DauerkarteninhaberInnen	18
8.3.	Überdachung der Parkplätze auf dem Stadiongelände mit PV-Anlagen.....	19
8.4.	Fördermittel	19
9.	Ausblick.....	19
10.	Kontakt zu weiteren Stakeholder-Gruppen	20
11.	Neue Erkenntnisse aus der Gemeinderatssitzung am 28.09.23	21
12.	Neue Erkenntnisse aus Verkehrserschließung Voith-Arena und Schloßhausiedlung	21
13.	Neue Erkenntnisse aus der Mitgliederversammlung des FCH am 28.11.2023	27
14.	Gespräch mit Herrn Käpplinger von der Stadt Heidenheim.....	27
15.	Mein finales Verkehrskonzept.....	28
15.1.	Anpassung des bestehenden ÖPNV	28
15.2.	Integration der Schiene	29
15.3.	Einrichtung von Shuttlebuslinien in umliegenden Gemeinden.....	36
15.4.	Eigenes Shuttlesystem für Sponsoren.....	36
15.5.	Einrichtung weiterer Shuttlebus-Parkplätze im Stadtgebiet.....	37
15.6.	Neubau von Parkhäusern	38
16.	Notwendige Kapazitäten	43
16.1.	Zuschauerzahlen.....	43
16.2.	Smarte Verkehrszählung in der Smart-City Heidenheim	44
16.3.	Buskapazitäten	44
17.	Nichtberücksichtigung des Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim.....	45
18.	Zusammenfassung und Umsetzungsvorschlag.....	48
19.	Anhang 1 – Universität Konstanz	51
20.	Anhang 2 – Finanzierung	52



Vorwort

Geschockt von der Nachricht, dass der FCH den Bau von zwei Parkhäusern auf dem Schloßberg plant, habe ich ein alternatives Verkehrskonzept entwickelt. Dabei habe ich mich an dem „Design-Thinking“-Ansatz¹ orientiert. Beschreibung meines Vorgehens:

Phase 1: - Entwicklung eines Prototyps (vgl. Abschnitt 1. bis 5.)

Der erste Prototyp bildet die Diskussionsgrundlage. Er stellt ein idealisiertes Bild da, auf eine detaillierte Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen wird noch verzichtet.

- Abstimmung mit den Stakeholdern (vgl. Abschnitt 6.)

Der Prototyp wurde dann den Stakeholdern vorgestellt, die Bedürfnisse der Stakeholder wurden ermittelt.

Phase 2: - Überarbeitung des Prototyps (vgl. Abschnitt 7. bis 9.)

Einarbeitung der Bedürfnisse der Stakeholder aus Phase 2

Phase 3: Mit Abschnitt 10. beginnen die letzte Überarbeitung meines Konzeptes

- Einarbeitung neuer Erkenntnisse (vgl. Abschnitt 10. Bis 13.)

- Erarbeitung eines praxistauglichen Konzeptes (vgl. Abschnitt 14.)

Motto: - Konsensorientierte Lösung

- Überzeugung durch Fakten

¹ https://de.wikipedia.org/wiki/Design_Thinking

1. Zu meiner Motivation

Mein Name ist [REDACTED] Meine Rahmendaten, soweit sie für dieses Konzept maßgeblich sind:

- [REDACTED]
- Fan und Dauergast des FCH seit 2003
- Wohnhaft auf den Reutenen (und somit Anwohner des Stadions)
- Verheiratet (Ehefrau: KRITISCHE Sympathisantin des FCH, meine Diskussionspartnerin rund um FCH-Themen)
- Beruflich absolviere ich gerade eine Weiterbildung zum Energie- und Klimaschutzmanager

Diese Skizze habe ich an drei Abenden erstellt. Warum nur eine Skizze und kein ausgearbeitetes Konzept? Die Planungen des FCH laufen. Entscheidungen, die jetzt getroffen werden, bestimmen die Verkehrsflüsse der nächsten Jahrzehnte! Um Einfluss zu nehmen, ist schnelles Handeln erforderlich. Deshalb nur eine Skizze als Denkanstoß für die laufenden Planungen!

2. Ausgangslage

Dank der glorreichen Saison 2022/23 spielt der FCH nächste Saison in der 1. Fußball Bundesliga. Der Schlossberg ist schon seit längerem durch die vielfältigen Veranstaltungsorte komplett überlastet. Durch den Aufstieg ist zu erwarten, dass sich die Situation – ceteris paribus - an Spieltagen weiter verschärft.

Im März dieses Jahres wurde der IPCC-Sachstandsbericht zum Weltklima veröffentlicht. Ich zitiere vier² Kernaussagen, die für dieses Konzept maßgeblich sind:

1. „**Der Klimawandel ist eine Bedrohung** für das menschliche Wohlergehen und die planetare Gesundheit (...). **Das Zeitfenster**, in dem eine lebenswerte und nachhaltige Zukunft für alle gesichert werden kann, **schließt sich rapide** (...).“
2. „**Es haben weitverbreitete und schnelle Veränderungen** (...) **stattgefunden**. Der vom Menschen verursachte Klimawandel wirkt sich bereits auf viele Wetter- und Klimaextreme in allen Regionen der Welt aus. **Dies hat zu weitverbreiteten nachteiligen Folgen** und damit verbundenen Verlusten und Schäden für Natur und Menschen **geführt**.“
3. „**Schneller und weitreichender Wandel** in allen Sektoren und Systemen **ist notwendig, um** tiefgreifende und anhaltende **Emissionsreduktionen zu erreichen** und eine lebenswerte und nachhaltige Zukunft für alle zu sichern. Diese Systemübergänge erfordern den erheblichen Ausbau eines breiten Spektrums an Minderungs- und Anpassungsoptionen. **Machbare, wirksame und kostengünstige Optionen zur Minderung des Klimawandels und zur Anpassung daran sind bereits verfügbar**, wobei je nach System und Region Unterschiede bestehen.“
4. „**Wirksame Klimamaßnahmen werden durch politische Entschlossenheit**, (...) **ermöglicht**. (...) **Klare Ziele, Koordination** über vielfältige Politikbereiche hinweg und inklusive Governance-Prozesse **erleichtern wirksame Klimamaßnahmen**. **Regulatorische und wirtschaftliche Instrumente können** tiefgreifende **Emissionsminderungen und**

² Quelle: IPCC AR6 SYR (2023)

Klimaresilienz unterstützen, wenn sie ausgeweitet und auf breiter Basis angewendet werden.“

Der Verkehrssektor in Deutschland verfehlt seine Ziele zur Treibhausgasreduktion massiv.³

3. Ausbaupläne des FCH

Ich zitiere aus Artikeln der Heidenheimer Zeitung zu diesem Thema:

Artikel der HZ vom 21. Mai 2021 „Wie geht’s weiter in Sachen Hockeyplatz?“⁴:

- a) „Wie berichtet geht es in den Plänen um einen Ausbau der Voith-Arena (23 000 oder mehr Zuschauer), aber auch um ein Verkehrs- und Sicherheitskonzept. Unter anderem wäre ein Busparkplatz für die Gästefans nötig, für den das Spielfeld der HSB-Hockeyabteilung in Betracht kommen würde. Dabei könnte es zudem Auswirkungen auf das daneben liegende Baseballstadion der Heidenheim Heideköpfe geben.“
- b) „Klar ist aber auch, dass die Heidenheimer Fußballer dann wieder einen neuen Trainingsplatz für ihre zahlreichen Jugendmannschaften benötigen. Hier kommt dann möglicherweise wieder die in der Nachbarschaft liegende Anlage des Heidenheimer Tennisclubs, der derzeit nicht mehr alle seine Plätze nutzt, ins Spiel.“

Artikel der HZ vom 8. Juni 2023 „Ausbau der Voith-Arena“⁵:

- c) „Im Mai wurden die Pläne in einer nichtöffentlichen Sitzung des Gemeinderats diskutiert, wie man hört durchaus kontrovers, was vor allem am Verkehrskonzept liegen soll.“
- d) „Nördlich des Stadions soll ein neues Verwaltungsgebäude entstehen. Die Fläche vor dem Stadion, momentan Parkfläche, soll als Zufahrt und Wendemöglichkeit für Shuttlebusse genutzt werden. Für die dadurch wegfallenden insgesamt rund 1000 Parkplätze nördlich und östlich des Stadions sollen zwei Parkhäuser gebaut werden: eines auf dem Schotterparkplatz am Katzental, das andere auf einem der bisherigen Trainingsplätze. Diese sollen Platz für 1200 Fahrzeuge bieten. Zudem muss der Wald südlich des Stadions (früherer Kletterwald) gefällt werden, um eine Aufstellfläche für Sicherheitskräfte bei den Spielen zu schaffen.“
- e) „Beim Heimspiel gegen Holstein Kiel im April gab es laut Petra Saretz einen Versuch, den Shuttle-Service auszuweiten. Busse fuhren von Giengen, Gerstetten, Nattheim und Königsbronn zur Voith-Arena. ‚Wir hatten eine Auslastung von 98 Prozent‘, so Saretz. Wer einmal mit dem Bus zum Spiel gekommen sei, lerne die Vorteile schätzen, meint sie.“
- f) „Damit an Spieltagen nur der notwendige Verkehr auf den Schlossberg und die Reutenen fährt, sollen die Zufahrten kontrolliert werden, so Holger Sanwald. ‚Wir wollen den Parksuchverkehr vermeiden‘, sagt er.“

Zusammenfassung:

- Die Trainingsplätze des FCH sind knapp
- Ein Trainingsplatz soll für ein Parkhaus aufgegeben werden

³ <https://www.agora-verkehrswende.de/presse/newsuebersicht/verkehrssektor-verfehlt-2022-erneut-klimaziel/>

⁴ https://www.hz.de/sport/1-fc-heidenheim/mehrere-alternativen-vorgestellt-wie-geht_s-weiter-in-sachen-hockeyplatz_-56670274.html

⁵ <https://www.hz.de/meinort/heidenheim/nach-dem-aufstieg-des-1.-fc-heidenheim-was-jetzt-rund-um-die-voith-arena-auf-dem-schlossberg-passiert-70839755.html>

- Wald soll gefällt werden
- Beim Spiel gegen Holstein Kiel wurde der Bus-Shuttle-Service erfolgreich ausgeweitet
- Zufahrtskontrolle für den Schlossberg und den Reutenen sind notwendig

4. Geänderte Rahmenbedingungen

Ohne seine Weitsicht wäre der FCH nicht in die 1. Bundesliga aufgestiegen. Nur Wenige haben das dem FCH zugetraut. Der FCH hat dieses Ziel über Jahrzehnte verfolgt und seine Planung darauf ausgerichtet „Schwäbisch, Clever, Sparsam“. Ich beglückwünsche den Verein ausdrücklich für dieses Management über Jahrzehnte! Durch konzeptionelles Vorgehen hat der FCH das Unmögliche möglich gemacht.

Konzeptionelles und langfristiges Vorgehen erfordert allerdings auch, die langfristigen Pläne immer wieder in Frage zu stellen, ob sie noch zeitgemäß sind.

Ich zitiere das Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) vom 7. Februar 2023⁶:

„§ 3 Klima-Rangfolge

(1) Bei dem Schutz des Klimas soll folgende Rangfolge in absteigender Reihe eingehalten werden:

1. **Vermeiden** von Treibhausgasemissionen,
2. **Verringern** von Treibhausgasemissionen und
3. **Versenken** nicht oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht zu vermeidender oder zu verringernder **Treibhausgase**.

Auch geringen Beiträgen zum Klimaschutz kommt Bedeutung zu. Maßgeblich müssen die Bereiche Energie, Mobilität, Produktion und Konsum, Beschäftigung sowie Bauen zum Klimaschutz beitragen.“

„(2) **Neben dem Schutz** des Klimas ist die **Anpassung an die unvermeidbaren Folgen des Klimawandels geboten**. Sie kann den Schutz des Klimas nicht ersetzen; ihr kommt ergänzende Funktion zu.“

„§ 4 Erhalt, Schutz und Aufbau natürlicher Kohlenstoffspeicher

Zur Erreichung der Klimaschutzziele für Baden-Württemberg und zur Steigerung der Klimaresilienz tragen natürliche Kohlenstoffspeicher wie Moore, Wälder, Humus und Grünland über ihre Speicher- und Senkenleistung bei. Daher sollen natürliche Kohlenstoffspeicher im Land erhalten, geschützt und aufgebaut werden“

„§ 6 Allgemeine Verpflichtung zu Klimaschutz und Klimawandelanpassung; Informationsbereitstellung

(1) **Jede Person soll nach ihren Möglichkeiten** zur Verwirklichung der Ziele des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung unter Berücksichtigung der Klima-Rangfolge **beitragen**.“

„§ 7 Klima-Berücksichtigungsgebot

⁶ Fett hervorgehoben sind relevante Passagen durch den Autor <https://www.landesrecht-bw.de/jportal/;jsessionid=0C8539CB23C2DAAD455996BAAA8DA4D1.jp91?quelle=jlink&query=KlimaSchG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true#jlr-KlimaSchGBW2023pP1>

Die öffentliche Hand hat im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei Planungen und Entscheidungen **den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung beschlossenen Ziele bestmöglich zu berücksichtigen.** Die Landesregierung bestimmt das Nähere durch Verwaltungsvorschrift.“

„§ 13 Klimaschutzziele für die Unternehmen; Klimaschutzvereinbarungen

(1) Unternehmen sollen sich ambitionierte Klimaschutzziele geben.“

„§ 28 Klimamobilitätspläne

(1) **Die Gemeinden** und Gemeindeverbände **können im Rahmen ihrer Zuständigkeiten Klimamobilitätspläne aufstellen, welche Maßnahmen der nachhaltigen klimafreundlichen Mobilität zur dauerhaften Verminderung von Treibhausgasemissionen unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung** und der Wirtschaft **festlegen.** (...)

(4) **Die Öffentlichkeit**, insbesondere Interessengruppen sowie Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaft, **ist möglichst frühzeitig und fortlaufend bei der Aufstellung der Klimamobilitätspläne zu beteiligen.**“

Wie bewerte ich die mir zur Verfügung stehenden Informationen über den Stadionausbau unter der Maßgabe des KlimaG BW und meinen bisherigen Ausführungen?

1. Das Mobilitätskonzept des FCH. Der Bau von Parkhäusern führt zwangsläufig zu mehr Parksuchverkehr und widerspricht damit § 3 KlimaG BW.
2. Das Abholzen des Waldes südlich des Stadions, sofern nicht alternativlos, widerspricht § 4 KlimaG BW.
3. Das erfolgreiche Pilotprojekt (Shuttle-Service beim Spiel gegen Holstein Kiel) des FCH hat mit einer Auslastung von 98% bereits bewiesen, dass alternative Anfahrten zum Stadion möglich sind. Nur mit einer Ausweitung des Shuttle-Services erfüllt der FCH die Maßgaben nach §§ 6 und 13 KlimaG BW.
4. Das Mobilitäts- und Ausbaukonzept des FCH ist – nach meiner Bewertung der veröffentlichten Informationen - nach § 7 KlimaG BW für den Gemeinderat nicht zustimmungsfähig.

Daraus ergeben sich für mich folgende Fragestellungen:

Der damalige OB Bernhard Ilg hätte gerne noch den Bebauungsplan für die Erweiterung des Albstadions in seiner Amtszeit verabschiedet. Bedeutet das, dass das Verkehrskonzept der beauftragten Fachplaner ebenfalls so alt ist?

5. Geht nicht reicht nicht!

„So nicht!“ ist ein weit verbreitetes Vorgehen von Bruddlern. Der Bruddler zeichnet sich dadurch aus, dass er keine Antwort auf die Frage „Wie dann?“ hat. Ich will einen konstruktiven Vorschlag als Antwort auf diese Frage liefern.

5.1. Festsetzung der Kriterien

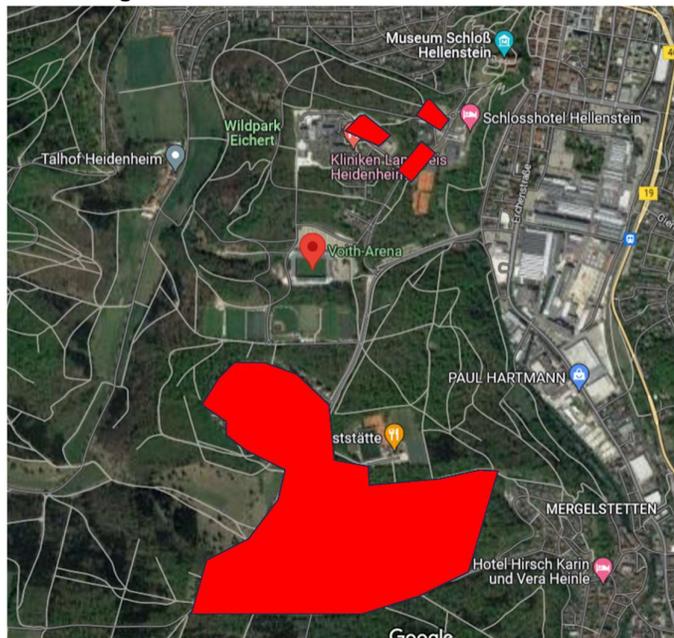
Folgende Bedingungen sind für die Erarbeitung maßgeblich:

- a) An- und Abreise der Stadionbesucher darf nur mittels ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß erfolgen.
- b) Keine neuen Parkhäuser am Stadion
- c) Kein Abholzen von Wald auf Grund seiner Bedeutung als Treibhausgassenke
- d) Keine weitere Versiegelung von Flächen
- e) Einbettung in ein Gesamtkonzept für den Schlossberg, idealerweise sogar in ein städtisches Gesamtverkehrskonzept!
- f) Stufenweise Umsetzung. Das Konzept muss als Zwischenschritt schon in der Bundesligasaison umsetzbar sein.
- g) Jeder muss sein Mobilitätsverhalten ohnehin grundsätzlich ändern. Es gilt die Änderung des Mobilitätsverhaltens bereits jetzt anzuregen.

5.2. Fernhalten des motorisierten Individualverkehrs vom erweiterten Schlossberg

5.2.1. Massive Reduktion derzeit genutzter Parkplatzflächen

Die Stadt Heidenheim ist Pilotregion für „Smart City“. Durch eine Digitalisierung des Parkmanagements wird motorisierter Individualverkehr vom Schlossberg ferngehalten:



- a) Das Wohngebiet Reuteneben wird durch digitalisierte Verkehrsschilder an Spieltagen zu einem Anwohnerparken-Gebiet.
- b) Der Netto-Parkplatz wird digital parkraumüberwacht. Parken ausschließlich während des Einkaufs.
- c) Parkplatz am Naturtheater wird beschränkt und digitalisiert. Zufahrt nur Schwerbehinderte. Park-Tickets werden online mit Angabe des Kfz-Kennzeichens verkauft. Kameraerkennung des Kfz-Kennzeichens an der Schranke.
- d) Parkplätze um das Klinikum werden während des Spielbetriebes massiv verteuert! Klinikbesucher erhalten am Empfang eine vergünstigte Ausfahrtsberechtigung.

5.2.2. Umgestaltung des Voith Arena Areal

Komplette Überarbeitung des Voith Arena Areal:



*Parkplätze sind an Spieltagen gesperrt!

5.3. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen

5.3.1. Wiederaufnahme des erweiterten Pendelbuskonzepts „Holstein Kiel“

Der Pilot Shuttle-Service beim Spiel gegen Holstein Kiel wird reaktiviert.

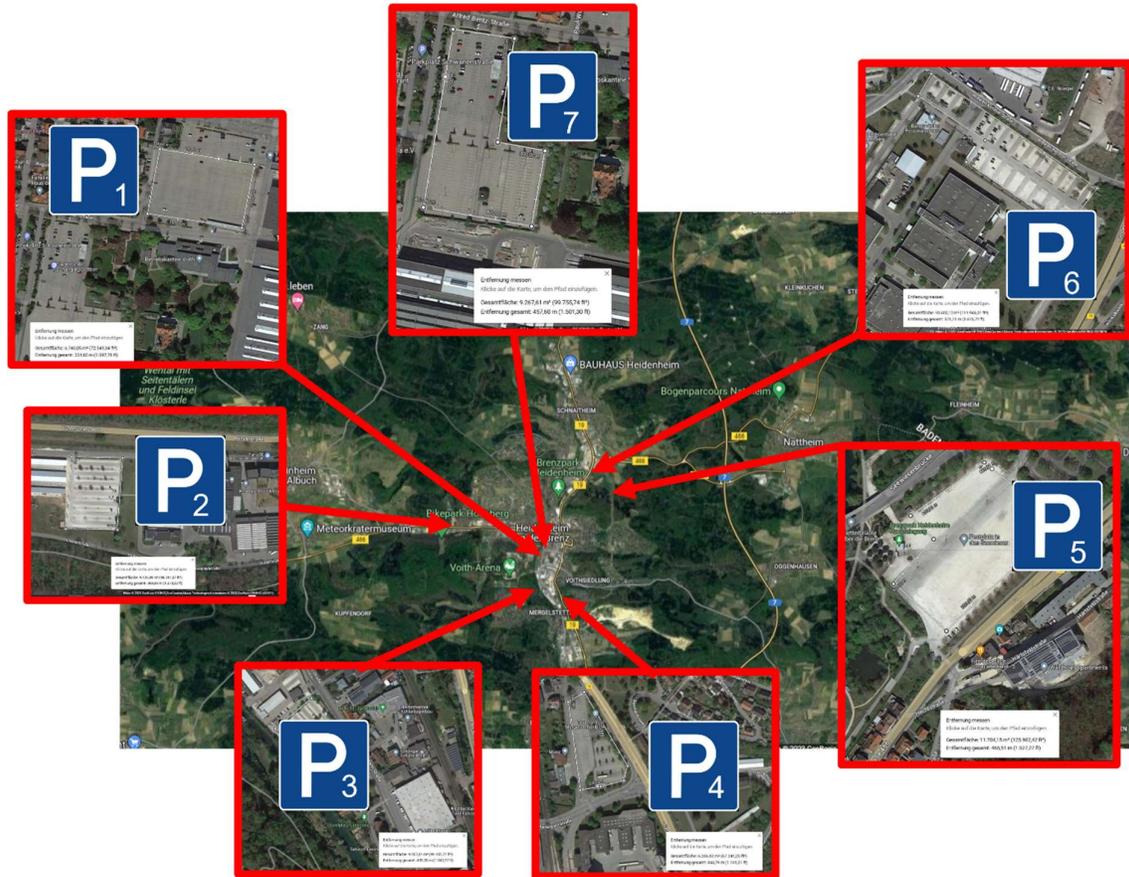
5.3.2. Integration der Bahn in das Konzept

Mit der Fortführung des Deutschlandtickets (49€) hat das Bahnfahren enorm an Beliebtheit gewonnen. „**84% der Befragten wollen zukünftig häufiger Bus und Bahn fahren und das Deutschlandticket abonnieren.**“⁷ Es wäre grob fahrlässig, diese Entwicklung im Verkehrskonzept nicht zu berücksichtigen. Die Anreise mit der Bahn ist schließlich die klimafreundlichste Form!

Geeignete Parkplatzflächen entlang der Bahnlinie sind zu identifizieren und nutzbar zu machen. Vom Bahnhofsvorplatz startet ebenfalls ein Pendelbus zum Stadion. Durch den Einbezug der Bahn als zentrales Element setzten Sie zugleich einen neuen Impuls für das Trauerspiel um den Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke!

⁷ <https://info.deutschlandticket.de/de/aktuelle-meldungen-zum-49-euro-ticket/deutschland-steigt-um>

5.3.3. Einrichtung weiterer Pendler-Parkplätze auf bereits versiegelten Flächen

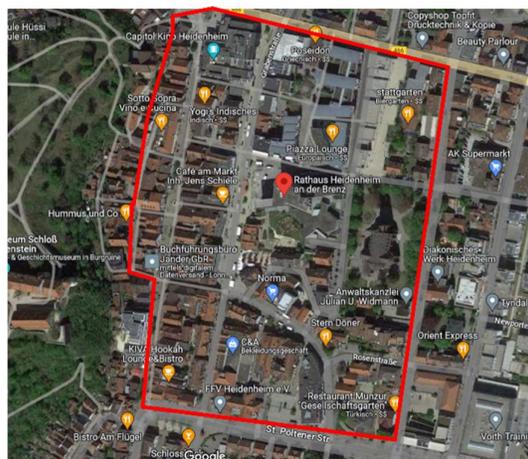


5.4. Perspektivisch umsetzbare Maßnahmen

Erstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes für alle Veranstaltungen auf dem Schlossberg, dem Stadtgebiet und Berufspendler.

5.4.1. Ent-Motorisierung des gesamten Innenstadtdistrikts

- Kein motorisierter Individualverkehr in folgendem Gebiet, ausschließlich ÖPNV!
- Entsiegelung der Grabenstraße, Am Wedelgraben, Friedrich-Degeler-Platz.
Neukonzeptionierung unter dem Primat Klimawandelanpassung (Schaffung von kühlenden Elementen wie Wasser und Grünflächen)



5.4.2. Option: Innenstadtnahe Parkmöglichkeiten

Ausweitung des Parkhauskonzeptes vom REWE-Gelände:

Auf P1 und P7 werden Parkhäuser in folgender Konstellation errichtet:

- Ebene 1 des Parkhauses für Mitarbeiter der Firma Voith, Ebene 2 Anwohnerparken für entfallende Parkmöglichkeiten auf Grund 5.4.1., Ebene 3 Publikumsverkehr
- Gestaltung der Parkhäuser: Untergeschoß = Regenüberlaufbecken für das Handling von zunehmenden Starkwetterereignissen, Fassadengestaltung: PV-Module wo sinnvoll, Rest begrünt (Wasserquelle: Regenwasserzisternen, Gießmanagement durch „Smart City“), Dach = PV, IMMER Integration von sicheren Fahrradabstellflächen und -boxen für teure E-Bikes mit Lademöglichkeit für E-Bikes, Ladeinfrastruktur für E-Autos
- Finanzierung: Voith für Mitarbeiterparkplätze, Anwohnerparkgebühren, Erträge aus PV, Mobilitätsaufschlag auf Eintrittskarten für Veranstaltungen, öffentliche Hand (maximale Ausnutzung von Fördermitteln), CO2-Bepreisung für alle Parkflächen im Innenstadtbereich
- Stärkung des Einzelhandels: Kostenlose Ausfahrtickets, ermäßigte Ausfahrtickets je nach Umsatz in der Innenstadt.
- SMART CITY: Kameraerkennung der Kennzeichen für Ein- und Ausfahrt, Digitales Parkkostenmanagement.

5.4.3. Schaffung weiterer innovativer Parkhäuser auf den Flächen P1 – P7, Erweiterung

Nach dem gleichen Prinzip werden weitere Parkhäuser peu a peu geschaffen. Ergänzung um das neue Kauflandgelände nach Umbau (Wilhelmstrasse), Integration des Marktkauf-Geländes in Schnaitheim. Dort können Ein-Pendler ihr Fahrzeug abstellen und auf klimaneutrale Mobilität umsteigen. Das Parkhaus am Bahnhof wird neu gebaut.

Einbezug von E-Scootern in folgender Ausgestaltung: Schaffung von gesicherten Abstellflächen für private E-Scooter mit Lademöglichkeit für Ein- und Aus-Pendler. Neues Konzept für Miet-E-Scooter (können nur an definierten Orten entliehen werden und INSBESONDERE auch abgestellt werden).

Massiver Ausbau gesicherter Fahrradabstellmöglichkeiten für E-Bikes insbesondere für Ein- und Auspendler inklusive Lademöglichkeit.

5.4.4. Schaffung intelligenter Lademöglichkeiten für Langzeitparker

Beispiel: Ein-Pendler stellt sein E-Fahrzeug (Scooter, E-Bike, Kfz) morgens ab und schließt es an. SMART-CITY sorgt dafür, dass Ladung insbesondere bei Stromüberschuss durch zu installierende PV erfolgt und stellt sicher, dass E-Fahrzeug abends geladen ist.

5.5. Notwendige begleitende Maßnahmen

5.5.1. Steuerung des individuellen Mobilitätsverhaltens

Um eine Änderung des individuellen Mobilitätsverhaltens (vgl. 5.1. g)) zu unterstützen, bedarf es der Sanktionierung von unerwünschtem Verhalten:

- CO2-Bepreisung des Individualverkehrs
- Überwachung des ruhenden Verkehrs

5.5.2. Kommunikation, Kommunikation, Kommunikation

- Die Beratung der Ausbaupläne des FCH in nichtöffentlicher Gemeinderatssitzung ist kontraproduktiv. Bei vielen BürgerInnen könnte der Eindruck entstehen, dass es Sonderregelungen für den FCH gibt.
- Die Bedürfnisse der Not-Leidenden unter dem Status-quo (Bewohner Reutenen) sind zu adressieren.

- Neue Instrumente der Bürgerbeteiligung sind zu integrieren (Stichwort: Bürgerrat).

5.5.3. Offenes Mindset

Die „Bruddler“ sind zu hinterfragen:

- „Das haben wir doch schon alles untersucht!“
- „Das funktioniert sowieso nicht!“
- „Das ist nicht finanzierbar!“

Diese müssen sich die Mühe machen, ihre Kritik auch zu belegen! Wie ist der zeitliche Horizont? Auf welchen Annahmen beruht die Kritik? Quellen für Ihre Aussagen? Etc. etc.

5.6. Appell an den FCH

Hinterfragen Sie das Verkehrskonzept! Stoppen Sie den Bau von Parkhäusern!! Schaffen Sie nicht Tatsachen, die unzeitgemäße Verkehrsströme zementieren!!!

Haben Sie auch bei dem Verkehrskonzept den Mut zum Heidenheimer Weg. Gehen Sie voran, anstatt von der Deutschen Umwelthilfe verklagt oder der letzten Generation getrieben zu werden.

Schaffen Sie ein konsensfähiges und visionäres Verkehrskonzept. Setzen Sie Maßstäbe durch ein ambitioniertes und vorbildliches Pilotprojekt!!!

Diese Skizze ist an drei Abenden entstanden und Bedarf der Konkretisierung. „Best practises“ wurden noch nicht recherchiert. Die Skizze sollte allerdings dafür ausreichen, die Notbremse für die vom FCH kommunizierten Maßnahmen zu ziehen.

6. Erstes Zwischenfazit

6.1. Konsultationen mit den Fraktionen des Gemeinderates und der Stadtverwaltung

Zu einem Austausch kam es mit der Fraktion der Freien Wähler, der Grünen und mit der CDU (indirekt da Frau Saretz hier eine Doppelfunktion hat). Seitens der Fraktion der SPD/Linke und des Oberbürgermeisters erfolgte keine Reaktion. Bei der Fraktion der SPD/Linke könnte es mit dem Wechsel in der Fraktionsspitze zusammenhängen. Daher setze ich Frau Tanja Weiße zukünftig auf den Verteiler.

Die Fraktion der Freien Wähler und der Grünen halten ein (fast) autofreies Stadion für wünschenswert, allerdings schwierig in der Umsetzung. Insbesondere die Umsetzung der gemeinschaftlichen Parkhäuser. Inwieweit die Meinung der Fraktion der CDU deckungsgleich mit der Meinung von Frau Saretz in der Funktion als Vorständin des FCH ist habe ich schlicht und ergreifend vergessen zu Fragen.

Die Vorstellung der Stadtverwaltung ergibt sich aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2035 in der Fassung vom 11. Juli 2022. Darin wird unter Punkt „M31: Einrichtung einer Shuttlebus-Halteinlage am Stadion“ die Anreise zum Stadion äußerst kurz (1/2 Seite) skizziert. Ich gehe daher davon aus, dass die Stadtverwaltung dem Konzept offen gegenübersteht.

6.2. Konsultation der Polizeibehörde Heidenheim

Dem Polizeirevier Heidenheim hatte ich ebenfalls mein Konzept geschickt mit der Bitte um Kommentierung. In einem persönlichen Gespräch wurde mir klar, dass die Polizeibehörde in Ulm

Ansprechpartner ist und sich das Revier in Heidenheim dazu nicht äußern kann. Mein Ansprechpartner äußerte lediglich seine private/persönliche Einschätzung. Die war wiederum positiv.

6.3. Konsultation der HVG

Ich hatte die HVG um Auskünfte über die Kapazitäten für Shuttle-Busse gebeten. Seitens der HVG erfolgte leider keine Reaktion.

FAZIT 6.1. und 6.2.:

Alle Gesprächspartner zeigten Interesse an ein einem (fast) autofreien Stadion. Mein persönlicher Eindruck ist, dass es unbedingt zu verhindern gilt, dass der Stadionausbau Thema im anstehenden Kommunalwahlkampf wird. Für die Entpolitisierung ist ein fraktionsübergreifender Konsens zwingend erforderlich.

6.4. Konsultation mit dem FCH

Frau Saretz nahm sich viel Zeit für ein offenes Gespräch über meine Skizze eines (fast) autofreien Stadions. Sie berichtete, dass der Ausbauplan schon seit einigen Jahren läuft und der Verein bereits von sich aus das Gespräch mit den Anrainern (Klinikum, Schlossberg-Initiative, organisierte Fanszene, Sicherheitskräfte, Rotes Kreuz, Vereine im Umfeld, etc.) gesucht hat. Es existiert bereits ein Verkehrskonzept, das durch einen externen Verkehrsplaner erstellt wurde. Als Hinderungsgründe für ein (fast) autofreies Stadion habe ich vernommen:

- a) Die Stellplatzpflicht gemäß Bauordnung
- b) Mangelnde Kapazitäten bei den Busunternehmen für eine weitere Ausweitung des Bus-Pendel-Verkehrs
- c) Veranstaltungsrechtlich notwendige Trennung von Fußgängern und motorisiertem Verkehr
- d) Juristische Schwierigkeiten bei der Umsetzung gemeinsamer Parkhäuser (Stadt, Verein, Unternehmen)
- e) Die Planungen sind weit fortgeschritten, Ausnahmegenehmigungen laufen aus, der FCH Bedarf Rechtssicherheit

FAZIT:

Auf Basis der mir vorliegenden Unterlagen (Zusammenfassung des Verkehrskonzept des Vereins „GR_133_2021_GR133_2021 Anlage9“ vom 19. August 2021; Landesbauordnung, Klimaschutzgesetz BW, Regelwerk des DFB für Stadien und Sicherheit „Anhang-VI-zur-LO-2022-05-31-Stand“, Verkehrsentwicklungsplan 2035 Stadt Heidenheim vom 11. Juli 2022) sehe ich keinen Zwang für den Bau von Parkhäusern.

Wenn das mir vorliegende Verkehrskonzept vom 19. August 2021 das aktuelle ist, dann kann dieses gar nicht die Vorgaben des KlimaG BW in der Novellierung vom 1. Februar 2023 berücksichtigen. Ob der Verein ohne die Berücksichtigung des KlimaG BW die gewünschte Rechtssicherheit erhält, wage ich zu bezweifeln.

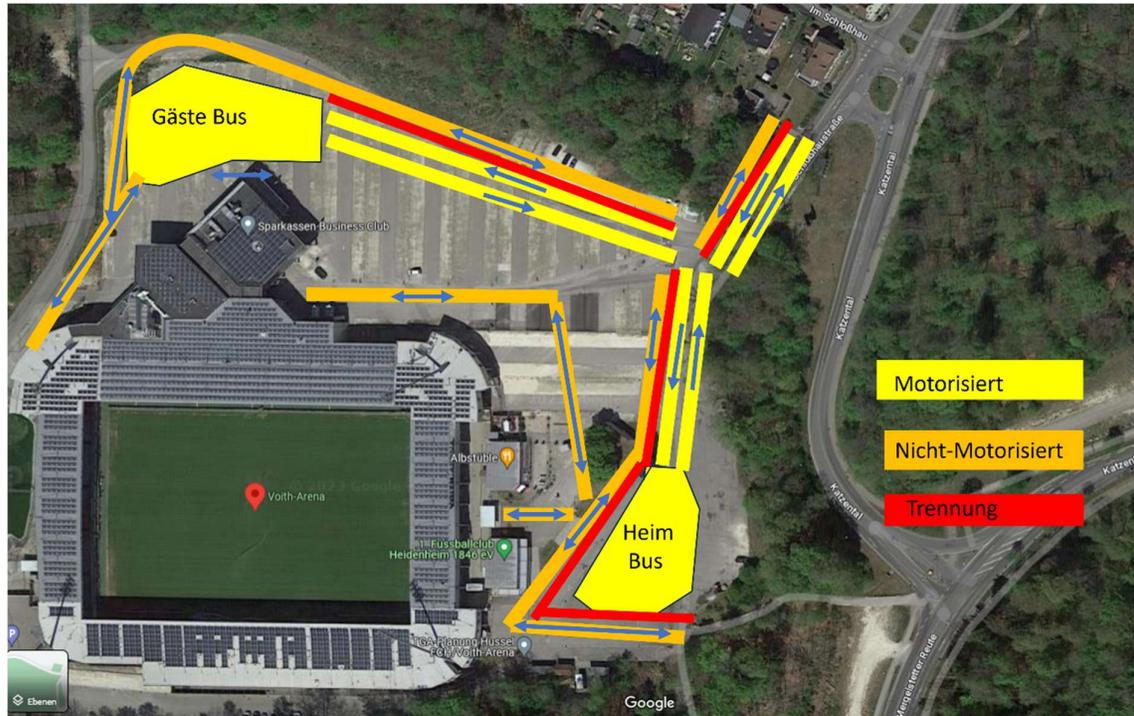
Aus dem Verkehrskonzept geht nicht hervor, welche Auflagen/Vorgaben der Firma Bernard für die Erstellung des Konzeptes gemacht wurden. In der Verkehrsprognose ab Seite 23 vermisste ich die Anreise per Bahn (Stichwort 49€-Ticket, weitere Parkflächen an der Bahnlinie und damit fernhalten des MIV vom Stadtgebiet).

7. Einarbeitung bisher gewonnener Erkenntnisse (Überarbeitung Prototyp)

Die notwendige Trennung von Verkehrsströmen war mir bisher nicht bekannt. In diese Betrachtung beziehe ich zusätzlich die Freihaltung der Rettungswege des Klinikums mit ein.

7.1. Trennung von motorisiertem Verkehr und Fußgängern auf dem Stadiongelände

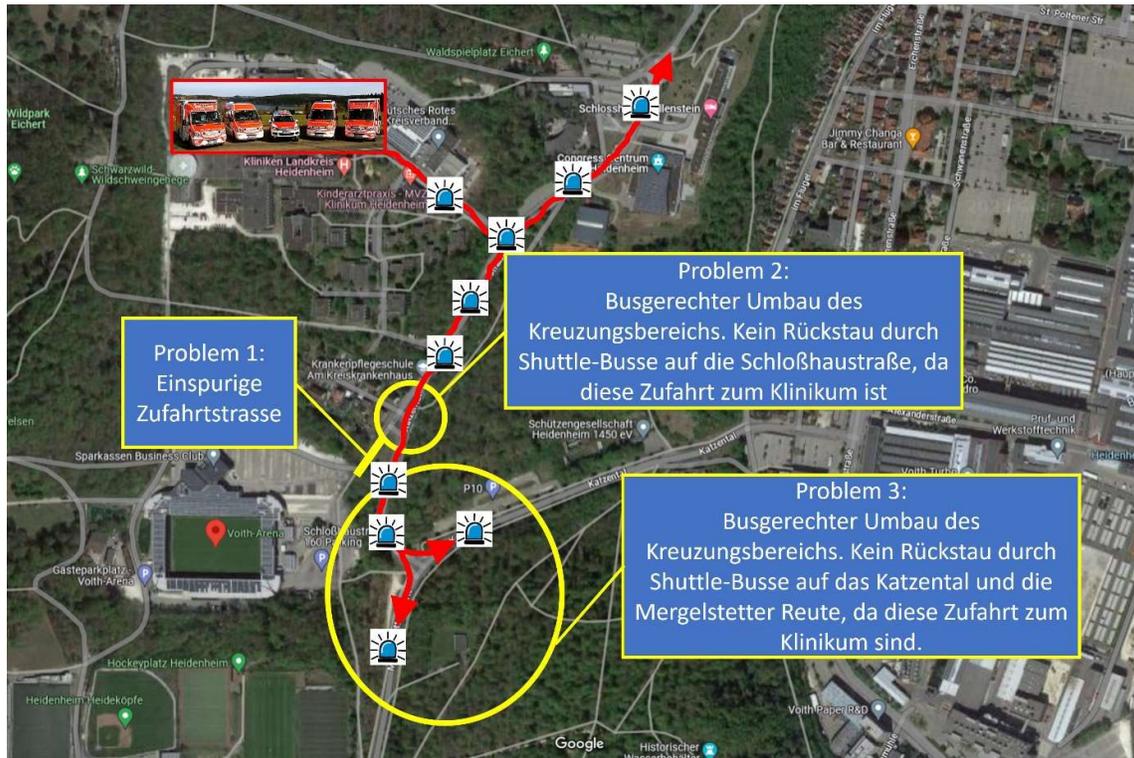
Die Trennung der Verkehrsströme auf dem Stadiongelände könnte so aussehen:



Für die Trennung kommen mobile Schrankezäune in Frage:



7.2. Freihaltung der Rettungswege des Klinikums



Für die **Freihaltung der Rettungswege des Klinikums** sind Verkehrsknotenpunkte zu überarbeiten



7.3. Konkretisierung der Busbahnhöfe auf dem Stadiongelande

Die Flächen für die Busbahnhöfe auf dem Stadiongelande sollten multi-funktional gehalten werden. Das bedeutet, dass die Flächen lediglich eben gestaltet werden. Die Installation von festen Bushaltestellen sollte unterlassen werden. Sinnvoll sind meines Erachtens temporäre Bushaltestellen wie die der Firma Ivema:



Idealerweise werden die Flächen nicht vollständig asphaltiert sondern entsiegelt gestaltet.

7.4. Berücksichtigung der Wohnbebauung auf dem Klinikgelände

Aus der Zusammenfassung des Verkehrskonzept des Vereins „GR_133_2021_GR133_2021 Anlage9“ vom 19. August 2021 ergibt sich zusätzlicher MIV den ich bisher nicht betrachtet habe. Durch die Wohnbebauung nimmt der MIV auf dem Schlossberg ceteris paribus ohnehin stark zu. Eine zusätzliche Generierung von weiterem MIV durch den Stadionausbau sollte unbedingt unterbleiben!

7.5. Schaffung innenstadtnaher gemeinschaftlicher Parkhäuser

Die juristischen Schwierigkeiten für den Bau gemeinschaftlicher Parkhäuser (vgl. 5.4.2. Option: Innenstadtnaher Parkmöglichkeiten) ergeben sich insbesondere aus der **angenommenen Stellplatzpflicht** für den Stadionausbau. Wie von mir dargestellt bestreite ich aber eine Stellplatzpflicht. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, die Umsetzung dieser Option juristisch erneut zu prüfen!

8. Berücksichtigung neuer Aspekte

Durch die Gespräche mit den Akteuren und eigene Recherchen ergeben sich zusätzliche neue Gesichtspunkte.

8.1. Nachhaltigkeitsgebote der DFL

Die DFL gibt den Vereinen Nachhaltigkeitsaspekte vor „Clubs der Bundesliga und 2. Bundesliga beschließen am 22.Mai 2022 erstmals Nachhaltigkeitskriterien für Lizenzierungsordnung.“ (<https://www.dfl.de/de/aktuelles/clubs-der-bundesliga-und-2-bundesliga-beschliessen-erstmal-nachhaltigkeitskriterien-fuer-lizenzierungsordnung/>)

Insbesondere die durch den Stadionverkehr verursachten Treibhausgas-Immissionen sind mehrfach Thema <https://bundesliga-wirkt.dfl.de/engagement/oekologie-umweltschutz> , <https://bundesliga-wirkt.dfl.de/hintergrund>

Der DFL hat die Profifußball-Vereine bereits zur Erstellung einer Treibhausgasbilanz verpflichtet. „Die DFL hatte im Mai 39 Nachhaltigkeitskriterien verabschiedet – die Messung eines CO₂-Fußabdrucks gehört unter anderem dazu. Die Klubs haben bis kommenden März Zeit, um die Messung nachzuholen“⁸

Interessant zu wissen wäre, inwieweit CO₂-Immissionen in der Verkehrsplanung des Vereins bereits berücksichtigt wurden. Inwieweit gefährdet der FCH durch sein Verkehrskonzept die Einhaltung der verabschiedeten Nachhaltigkeitskriterien? Wo findet man den CO₂-Fußabdruck des FCH?

Das eine An- und Abreise ohne PKW zum Stadion möglich ist, wird durch das Beispiel Werder Bremen in 2014 verdeutlicht:

„Bezüglich einer umweltfreundlichen An- und Abreise hat Bremen ein konkurrenzloses Angebot aufzuweisen. Die Fans können mit fünf Schiffen von verschiedenen Haltestellen anreisen. Jeder zehnte Fan macht davon Gebrauch. **Ferner wird zweieinhalb Stunden vor dem Spiel das Gebiet um das Stadion für PKW gesperrt.** Deshalb kommen 27.000 Fans mit Bus, Bahn, Schiff, Rad oder zu Fuß.“⁹ Wie passt das zu dem Argument der Stellplatzpflicht im Stadionbereich?

In der gleichen Quelle aus dem Jahr 2014 steht auf Seite 25:

4.4 DFB-UMWELTCUP: SG SONNENHOF-GROßASPACH UND 1. FC HEIDENHEIM ALS UMWELTMEISTER

Über 400 Vereine beteiligten sich 2012 am ersten DFB-Umweltcup. Stolzer Gewinner: Die SG-Sonnenhof-Großaspach aus Baden-Württemberg. [Mit dem 1. FC Heidenheim kam auch der Zweitplatzierte aus dem Ländle. Beide Vereine punkteten durch ihre umweltfreundlichen Stadien.](#) Insgesamt wurden durch die teilnehmenden Vereine über 400 Ideen für den Umwelt- und Klimaschutz umgesetzt. Alle verwirklichten Ideen zusammen bewirken große jährliche Einsparungen: 1,2 Millionen Kilowattstunden Strom, 800.000 Kilowattstunden Wärme, 900.000 Kilogramm Treibhausgase und 30.500 Kubikmeter Wasser. Wer bisher nicht mitgemacht hat, kann dies jederzeit für seine eigene Meisterschaft nachholen: Der Umweltideenkatalog ist auf der [DFB-Homepage](#) und im nächsten Kapitel aufgelistet.

Ich denke, es stände dem FCH gut zu Gesicht, wenn er durch ein innovatives Verkehrskonzept nach 2012 erneut durch den DFB ausgezeichnet würde.

8.2. Anpassung des Shuttle-Busverkehrs an die Wohnsitze der DauerkarteneinhaberInnen

Mir ist nicht bekannt, wie der FCH die Wohnsitze seiner DauerkarteneinhaberInnen ausgewertet hat, um einen Shuttle-Bus aus Nachbargemeinden zu organisieren. Diese Variante ist ebenfalls sehr interessant. Sie verhindert MIV aus Nachbargemeinden nach Heidenheim an Spieltagen.

⁸ <https://www.sportschau.de/regional/br/br-nachhaltigkeits-check--wie-ernst-meint-es-die-bundesliga-100.html>

⁹ Fußball und Nachhaltigkeit (https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/documents/10184/147663/fussball_nachhaltigkeit_2014_03_12.pdf/e9e8b3ea-1f0c-40e7-b47f-e443ab956b88?version=1.0&download=false) Seite 22

8.3. Überdachung der Parkplätze auf dem Stadiongelände mit PV-Anlagen

Bisher nicht betrachtet habe ich die Überdachung von Verkehrsflächen auf dem Stadiongebiet durch PV-Anlagen. Diese Maßnahme könnte sich zu einer win-win-Maßnahme entwickeln. Ohnehin versiegelte Flächen könnten für die Erzeugung erneuerbaren Stroms genutzt werden. Dadurch kann der Autarkiegrad beim Strombezug deutlich erhöht werden! Nicht untersucht habe ich dabei die Entwicklung der CO₂-Bepreisung. Kann der Verein durch den Ausbau der erneuerbaren Energie in naher Zukunft CO₂-Immissionszertifikate generieren? Die Finanzierung könnte durch eine „Energiegenossenschaft FCH“ sichergestellt werden. Denkbar sind hier Bausteine in Höhe von z.B. 500€ um allen Vereinsmitgliedern die Partizipation zu ermöglichen.

8.4. Fördermittel

Beruflich bedingt habe ich umfassende Kenntnisse im Bereich staatlicher Förderung für Klimaschutzmaßnahmen. Insbesondere in den letzten Jahren wurden die Fördermittel auf Bundes- und Landesebene massiv ausgebaut. Laut Aussage von Frau Saretz liegt dieses Thema in der Verantwortung des Verkehrsplaners. Wenn das Verkehrskonzept aber Stand 2021 ist, dann halte ich eine Neubewertung für zwingend erforderlich!

Allein die Kommunalrichtlinie enthält eine Vielzahl von Fördermaßnahmen für Mobilitätskonzepte. Diesen können sowohl vom FCH allein als auch eventuell in einem sogenannten Konvoi (=Zusammenschluss Verein, Stadt und Unternehmen) beantragt werden. Durch sogenannte Pilot- oder Leuchtturmprojekte können viele verwaltungsrechtliche Vorschriften außer Kraft gesetzt werden!

9. Ausblick

Mit dieser Überarbeitung meines Prototyps gelange ich an die Grenzen – zeitlich und fachlich - des Machbaren für eine Einzelperson. Ziel meines Konzeptes ist zu beweisen, dass ein (fast) autofreies Bundesligastadion in Heidenheim möglich ist. Diesem Ziel bin ich für die sofort umsetzbaren Maßnahmen (vgl. 5.2. bis 5.4.) sehr nahe.

Was noch fehlt ist der Nachweis, dass ausreichend Buskapazitäten zur Verfügung stehen. Da die HVG auf meine Anfrage nicht reagiert hat, habe ich beschlossen die Organisation [scientists4future](https://de.scientists4future.org/fachgruppe-mobilitaet-verkehr/) <https://de.scientists4future.org/fachgruppe-mobilitaet-verkehr/> um eine Stellungnahme zu bitten. Verkehrsplanung erfolgt heutzutage softwarebasiert und ich erhoffe mir, dass auf Basis der Heidenheimer Rahmenbedingungen eine Abschätzung der benötigten Buskapazitäten erfolgen kann und wie die Verkehrsknotenpunkte umgestaltet werden müssen. Diese gilt es im Anschluss mit den verfügbaren Kapazitäten abzugleichen. Auf Basis dieser Erkenntnisse werde ich dann den Prototyp wieder überarbeiten. Dadurch wird meine Skizze endgültig zu einem fertigen Konzept.

Da ich bisher auf keine unüberwindbaren Hindernisse für meinen überarbeiteten Prototypen gestoßen bin, gilt es nun diesen schrittweise einer breiteren Öffentlichkeit vorzustellen. Daher werde ich dieses Konzept jetzt auch dem Technik- und Umweltausschuss des Gemeinderates zur Verfügung stellen. Warum der Technik- und Umweltausschuss? Dieser Ausschuss ist einerseits für die Verkehrsplanung zuständig und andererseits ein geeignetes Gremium für die Entpolitisierung des Verfahrens. Steht hier doch die Sacharbeit im Vordergrund unabhängig von Wahlkampfaktik.

10. Kontakt zu weiteren Stakeholder-Gruppen

Im Zuge der Überarbeitung des Prototyps ist mir aufgefallen, dass es weitere zu berücksichtigende Stakeholder-Gruppen gibt. Daher wurden von mir zusätzlich das Klinikum, die Schloßberg-Initiative und der VCD kontaktiert.

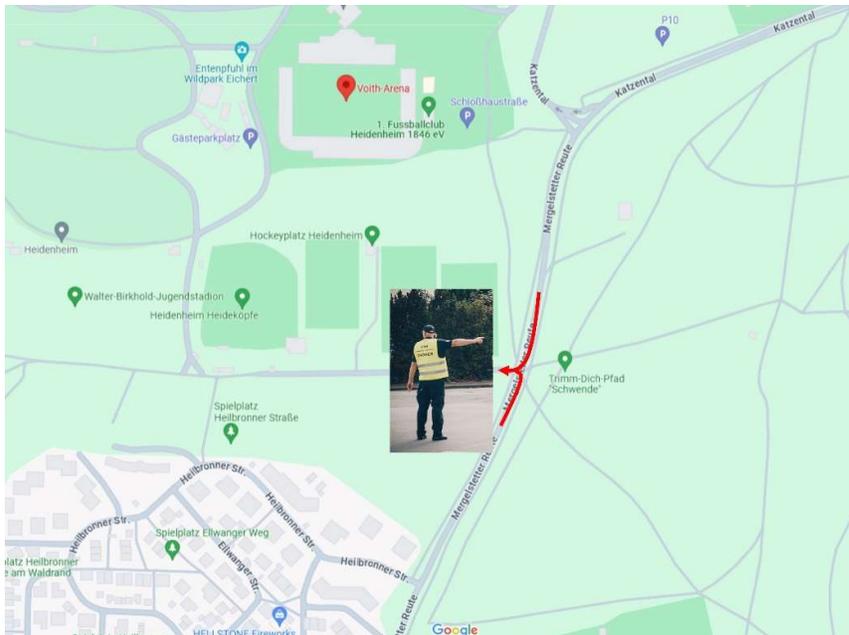
Klinikum:

Insbesondere die Gespräche mit zwei Mitarbeitern des Klinikums verdeutlichten die Problematik der Verkehrssituation auf dem Schloßberg. Die eine Mitarbeiterin berichtete, dass den Mitarbeitern an Spieltagen viel zu wenig Parkplätze zur Verfügung stehen. Soweit ich weiß, ist geplant, dass Ordner des FCH die Zufahrt zum Klinikumgelände kontrollieren sollen. Dieses Verfahren ist jedoch nicht geeignet. Aus eigener Beobachtung bei der Einfahrt zum derzeitigen Gästeparken konnte ich feststellen, dass eine Vielzahl von Fahrzeugführern dennoch versucht Zufahrt zu erlangen. Das führt dann regelmäßig zu Diskussionen mit den Ordnern und letztendlich zu einem Rückstau auf der Mergelstetter Reute.

Das Gespräch mit einem weiteren Mitarbeiter des Klinikums zeigt die Misere der Verkehrssituation an Spieltagen viel deutlicher. Der Mitarbeiter berichtete, dass er an normalen Tagen 20 Minuten für die Anfahrt zum Klinikum benötigt. An Spieltagen muss er jedoch 90 Minuten einplanen!

Schloßberg-Initiative/VCD:

Das Verkehrskonzept des FCH wird abgelehnt. Mein Verkehrskonzept stößt grundsätzlich auf Zustimmung. Kritisiert wird, dass es durch den Bau von Parkhäusern/-plätzen im Stadtgebiet (Voith/Hartmann) zwar zu einer Entlastung des Schloßbergs kommt allerdings zu Lasten der Verkehrssituation im Innenstadtbereich.



Insgesamt wurden folgende Stakeholder kontaktiert:

Stakeholder

Kommentar/Erkenntnis

FCH

- Parkhäuser sind grundsätzlich erwünscht
- Verweis auf Stellplatzpflicht
- Verweis auf weit fortgeschrittene Planung und Wunsch nach

	<p>Rechtssicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verweis auf DfB-Vorgaben - Verweis auf Verkehrserschließungskonzept - Verweis auf beschränkte Buskapazitäten - Verweis auf Ablehnung gemeinsamer Parkhäuser durch Voith und Hartmann - Verweis auf Gespräche mit Anwohnern
Landkreis Heidenheim	- Keine Kommentierung
Fraktionen des Gemeinderates	- Größtenteils aufgeschlossen
HVG	- Keine Kommentierung
Klinikum Heidenheim	- Gespräche mit einzelnen Mitarbeitern hat ergeben, dass diese das Verkehrskonzept des FCH ablehnen
Polizei Heidenheim:	- Keine offizielle Stellungnahme da Heidenheim nicht zuständig. Inoffiziell wurde Interesse bekundet.
Schloßberg-Initiative	- Lehnt Verkehrskonzept FCH ab, offen für mein Konzept
VCD	- Lehnt Verkehrskonzept FCH ab, erfreut über meinen Beitrag

11. Neue Erkenntnisse aus der Gemeinderatssitzung am 28.09.23

Ich war erstmalig auf einer Gemeinderatssitzung. Anlass war die Beratung über den Bebauungsplan des FCH für den Stadionausbau. Die gewonnenen Eindrücke:

- Erstaunt hat mich, wie wenig detailliert über den Stadionausbau diskutiert wurde
- Das Verkehrskonzept war nur am Rande Thema
- Statt einer sachlichen Diskussion versuchten einige RednerInnen das Thema zu emotionalisieren, zu einer Entscheidung pro oder contra FCH per se
- Besonders negativ sind mir zwei Argumente hängen geblieben. Erstens, die Bewohner der Reuteneen mögen doch bitte ihr Mobilitätsverhalten an den Spielplan des FCH anpassen und Staus gehören bei Großveranstaltungen einfach dazu und verschaffen Großstadtflair.
- Die bedingungslose Zustimmung durch die Fraktionen der CDU und freien Wähler hat mich ebenso überrascht wie das Rückgrat der Grünen auf Grund des mangelhaften Verkehrskonzeptes dagegen zu stimmen. Mittendrin die Fraktion der SPD mit ihrem „ja, aber“. Also der Zustimmung mit der Aufforderung das Verkehrskonzept noch einmal zu überarbeiten.

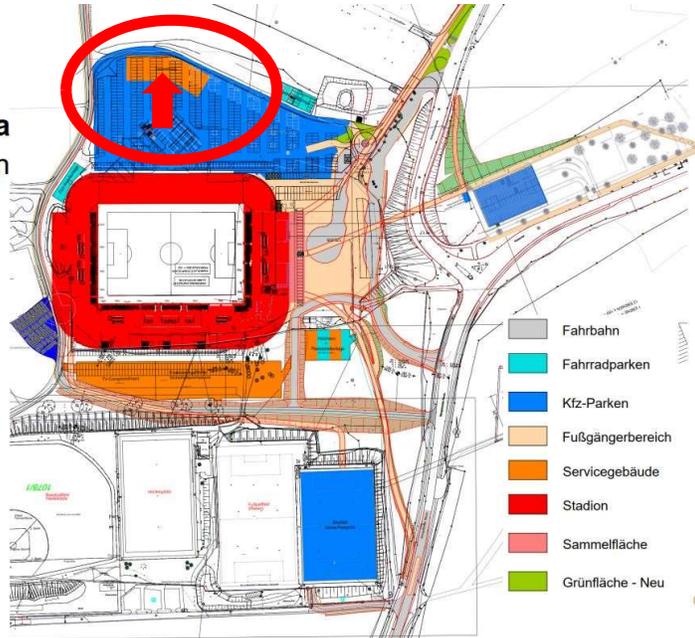
12. Neue Erkenntnisse aus Verkehrserschließung Voith-Arena und Schloßhausiedlung

Zusätzlicher Flächenbedarf laut „Verkehrserschließung Voith-Arena und Schloßhausiedlung“. Durch den Bau eines Verwaltungsgebäudes entfällt eine weitere Fläche für die Verkehrsanbindung.

Erschließung Voith-Arena Technischer Übersichtsplan

Planungsprinzipien

- Vermeidung von Behinderungen und Gefährdungen durch räumliche Trennung Kfz-Verkehr, Busverkehr, Rad- und Fußverkehr
- Sicherer und geregelter Ablauf von Service- und Notfahrten durch Sicherheitsumfahrt
- Entzerrung der Verkehrsströme durch zeitliche Regelung und Regelung der Ausfahrtsrichtung
- Barrierefreiheit durch niveaufreie Zu- und Abgänge für den Fußverkehr
- Konfliktvermeidung durch räumliche Trennung der Heimfans von den Gästefans



L:\500293_Heidenheim\05_pptx\500293_02.pptx

Dies erfordert eine Anpassung meines Konzeptes



Die öffentlich zugänglichen Teile des Erschließungssystems („Verkehrerschließung Voith-Arena und Schloßhausiedlung“ vom 19.08.2021) werfen neue Fragen auf:

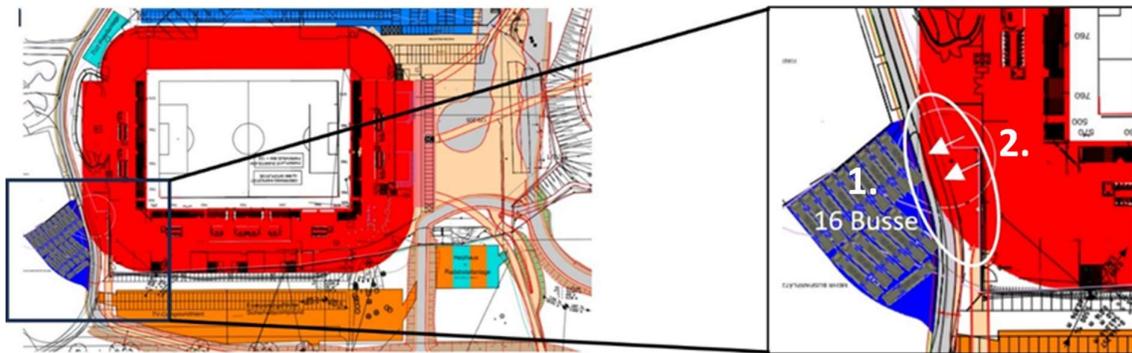
- War die Verkehrsplanung ergebnisoffen hinsichtlich der Kombination verschiedener Verkehrsmittel (Fuß-, Rad-, Bus- und PKW) oder war der Bau von zwei Parkhäusern eine Vorgabe für die Verkehrsplanung?
- Warum wird die Anreise per Bahn nicht berücksichtigt?
- Ist es richtig, dass nur Spieltage am Freitag und Sonntag Gegenstand der Verkehrsplanung waren?
- Ist es richtig, dass parallel stattfindende Veranstaltungen auf dem Schloßberg (Naturtheater und Kongresszentrum) nicht Gegenstand der Verkehrsprognose waren?
- Schon jetzt führt der Stadionverkehr zu einer Beeinträchtigung des Notarztverkehrs am Klinikum! Ist es richtig, dass die Auswirkung des Stadionverkehrs auf den jährlichen Erreichungsgrad der Hilfsfrist nach §2 Absatz 3 RDG (als Zielerreichung ist vom

Einsatzannahmeende bis zum Eintreffen der Hilfe am Notfallort an Straßen eine Zeit von 12 Minuten in 95 Prozent der Notfalleinsätze anzusetzen) nicht Gegenstand der Untersuchung waren? Ich kalkuliere wie folgt 20 Heimspieltage (17 Liga-Heimspiele, 3 zusätzliche durch DfB-Pokal, Max Liebhauer Pokal etc.) führen auf Grund der Verkehrssituation zu Überschreitung der Hilfsfrist. 20 Heimspieltage entsprechen 5,5% der Tage im Jahr!

- Ist das die finale Größe des Gästebusparkplatzes? Ich zähle 16 Parkplätze für Gästebusse allerdings fehlt jegliche Rangierfläche? Die Zufahrtswege führen durch das Stadion?

Aktuelle Planung Gästebusse

Busse parken wie die Ölsardinen (vgl. 1.), keine Rangierfläche, kein Abstand zwischen Zufahrtswegen und Stadion selbst (vgl. 2.).

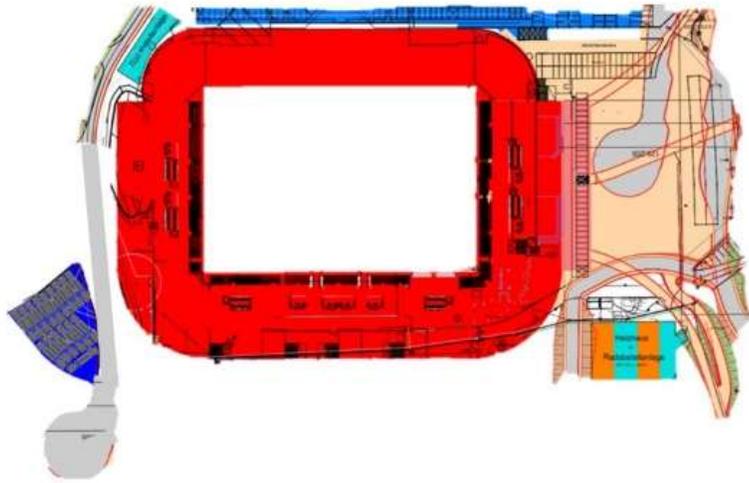


Eine realitätsnahe Planung sähe m.E. so aus:

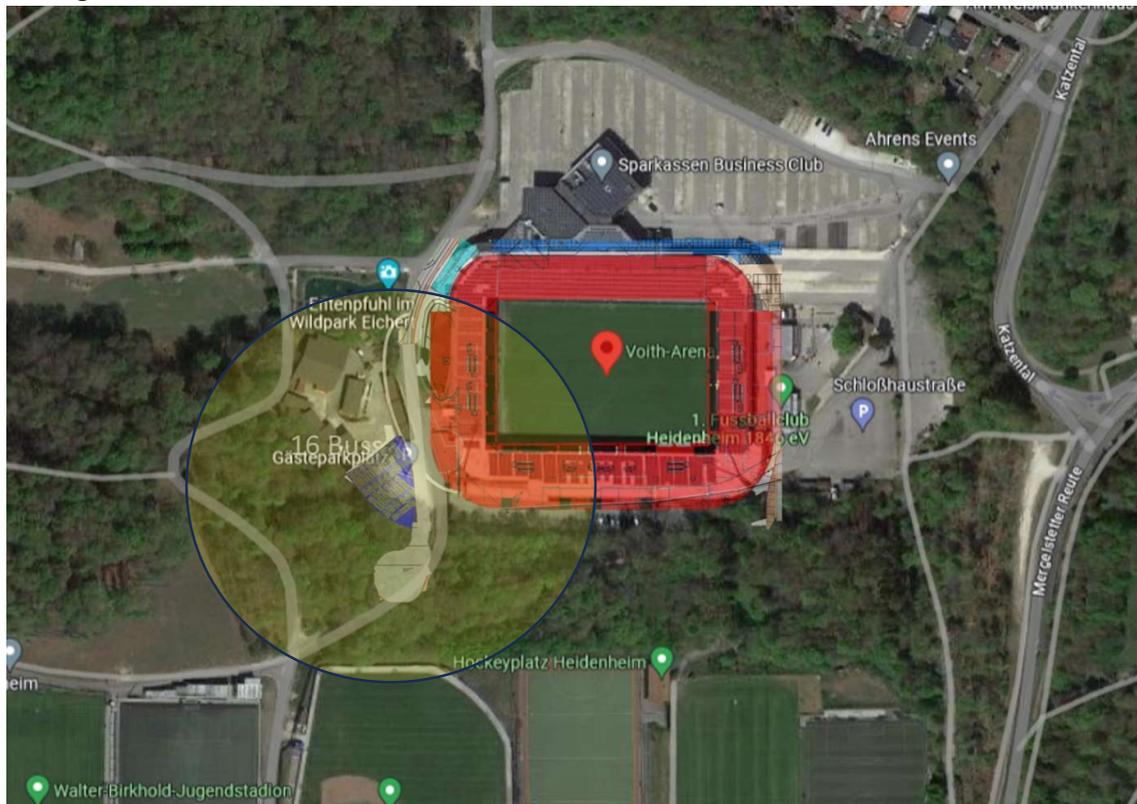
Einrichtung einer Rangierfläche für die Busse, ausreichend Abstand zwischen Zufahrtswegen und Stadion



Das sähe dann so aus:



Das Ergebnis in der Satellitenansicht:

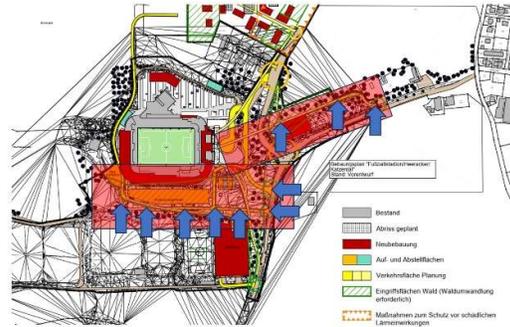


Welche der geplanten Verkehrsflächen sind nur für Fußgänger/Radfahrer und welche auch für den motorisierten Verkehr vorgesehen?

Mir fehlt die Vorstellungskraft, um die Auswirkungen der Planung auf die Realität vorzustellen:

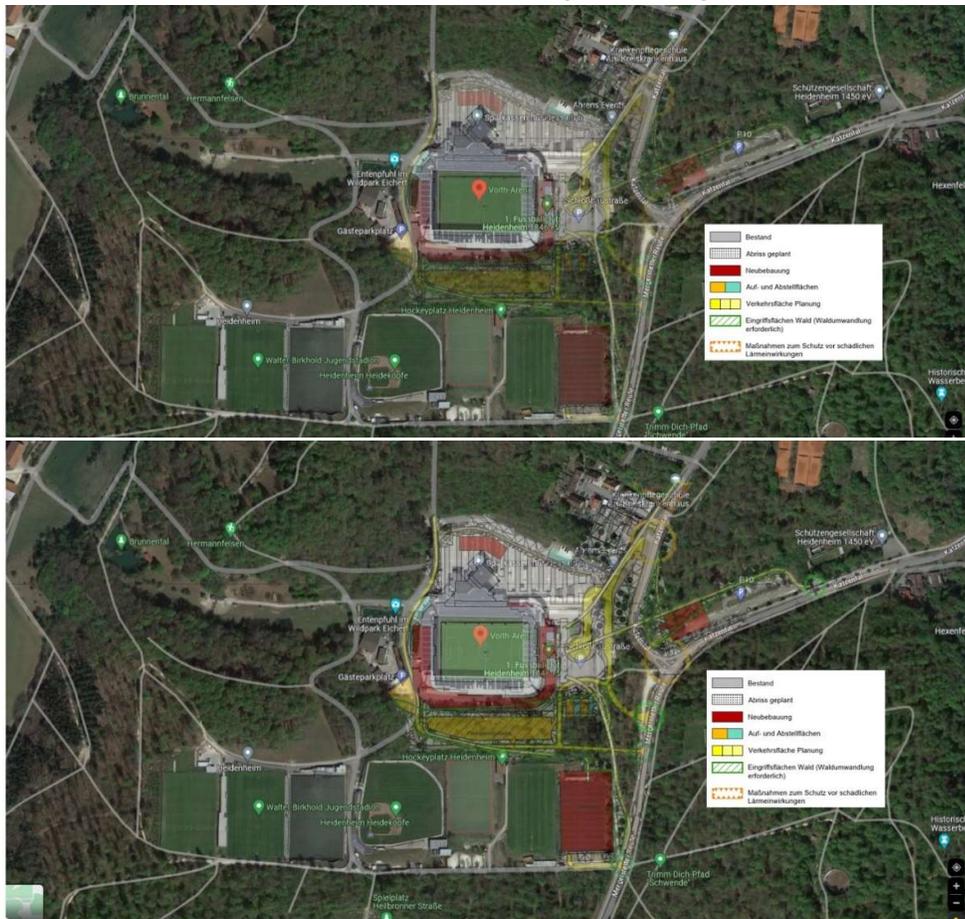


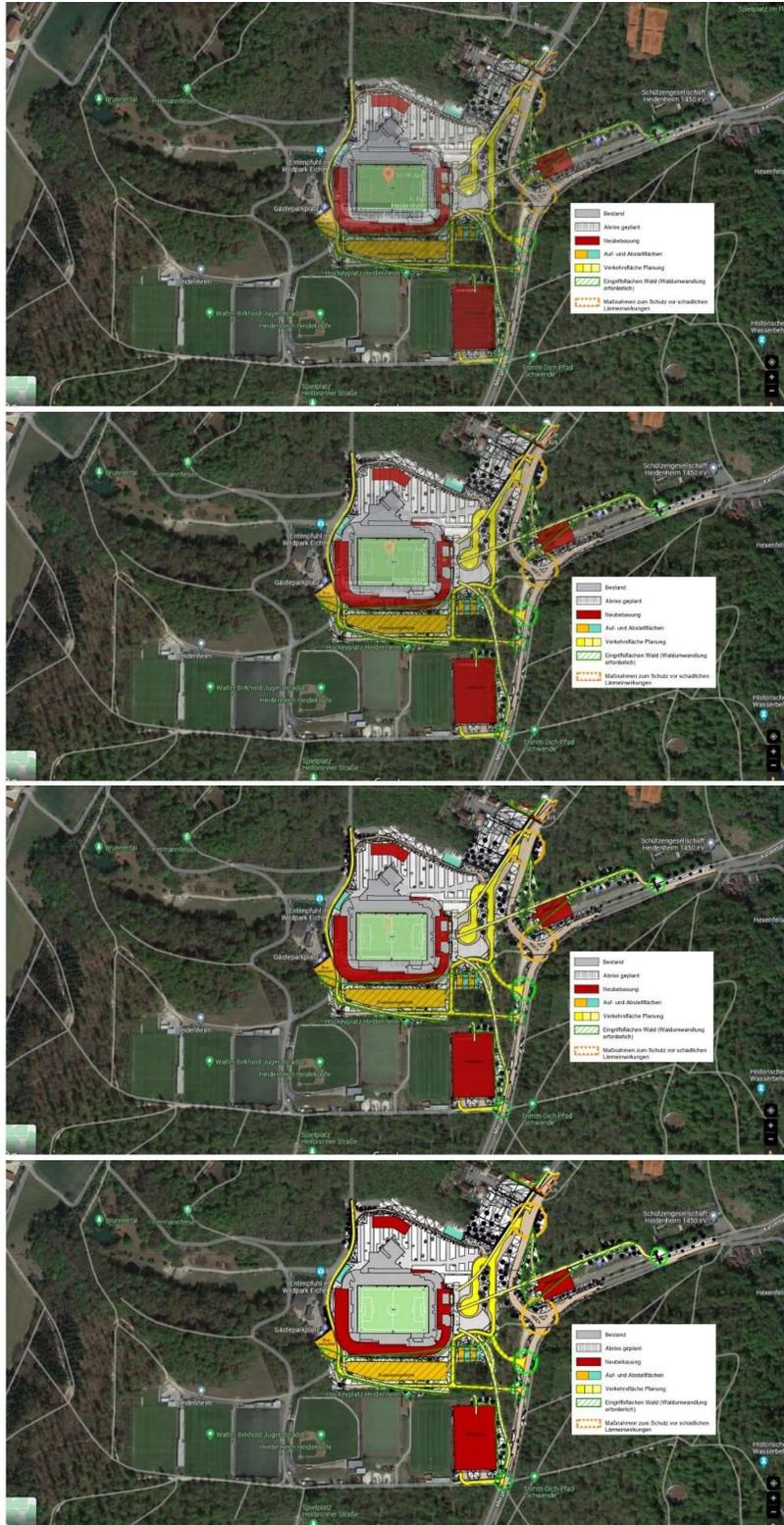
Satellitenbild Voith-Arena



Plan Voith-Arena

Daher lege ich den Plan auf das Satellitenbild und verändere die Transparenz des Planes. So kann ich mich besser vorstellen, welche Auswirkung die Planung auf die Realität hat:





13. Neue Erkenntnisse aus der Mitgliederversammlung des FCH am 28.11.2023

Auf der Mitgliederversammlung des FCH wurde berichtet:

1. Das Kids Club Jahresthema 23/24 ist Nachhaltigkeit
Das derzeitige Verkehrskonzept des FCH ist wenig nachhaltig!
2. Ziele und Visionen für die Saison 2023/24
 - a) „Erhalt der Euphorie bei unseren Fans und dem gesamten Umfeld“
Das ist ein sehr hohes Gut! Auf der Mitgliederversammlung wurde das Verhältnis sehr einseitig positiv dargestellt. Ich habe umfangreiche Gespräche geführt und sehe das Bild deutlich differenzierter. Die derzeitige Verkehrsplanung und die für interessierte Bürger intransparente Beratung darüber haben das Potential zur Euphorie Bremse bzw. Verstärkung der Antipathie.
 - b) „Heidenheimer Weg“
Immer wieder wurde der „Heidenheimer Weg“ (Weitsicht, regionale Integration, gesellschaftliches Engagement, schwäbische Sparsamkeit etc.) positiv hervorgehoben und die damit verbundene positive Berichterstattung. Ich vermisse den „Heidenheimer Weg“ bei der Verkehrsplanung!
 - c) Ziel des Bebauungsplanverfahrens ist die „-> Verbesserung der Abläufe für alle Beteiligten“.
Das derzeitige Verkehrskonzept steht im eklatanten Widerspruch zu diesem Ziel! Mit den Parkhäusern sorgen Sie für mehr statt weniger Verkehr auf dem Schloßberg:

Auswirkung des Baus der Parkhäuser am Stadion	
Verbesserung	Verschlechterung
Zufahrtsberechtigte der Parkhäuser	Heimfans die mit dem Shuttlebus im Stau stehen
	Gästefans, die keinen Parkplatz im Parkhaus ergattern
	Anwohnende des Schloßbergs
	Anwohnende Reutenen
	Anwohnende des Klinikum Geländes
	Netto-Kundschaft auf dem Reutenen
	Mitarbeitende des Klinikums
	Besucher des Klinikums
	Hotelgäste Schloßhotel
	Tagesgäste Schloßhotel
	Besucher Naherholungsgebiet Tierpark

14. Gespräch mit Herrn Käßlinger von der Stadt Heidenheim

Am 13.12.2023 erfolgte der Austausch mit Herrn Käßlinger von der Stadt Heidenheim. Herr Käßlinger berichtete von dem aufwendigen Verfahren für die Erstellung eines Bebauungsplanes und den grundsätzlichen Schwierigkeiten bei der Durchsetzung neuer Verkehrspläne.

Die Argumentationskette folgte der vom FCH. Aus städtischer Sicht liegt der Focus auf einem regelkonformen Verfahren.



15.2. Integration der Schiene

Die Vorteile einer Kanalisierung der Anreise mit der Bahn / Shuttlebus liegen auf der Hand:



Nutzung bestehender Parkflächen im Stadtgebiet:
7 Parkflächen = 7 Shuttlebuslinien



Kanalisierung durch die Bahn:
7 Parkflächen = 2 Shuttlebuslinien

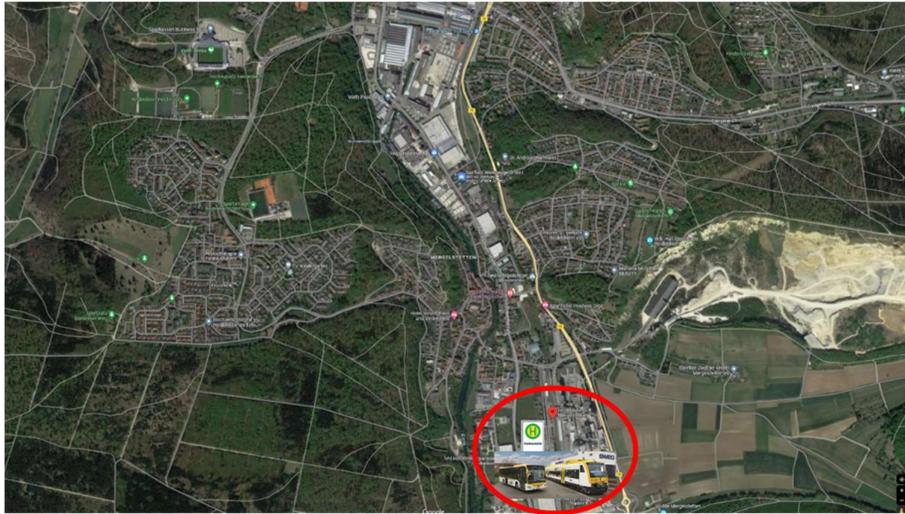
Eine erste grobe Analyse hat ergeben, dass der Ausbaustand der Brenzbahn einer Integration nicht im Wege steht. Die nicht vorhandene Elektrifizierung der Brenzbahn ist eindeutig der Flaschenhals für den Einbezug der Bahn. Herr Herfurth¹⁰ von der Universität Konstanz kommt zu dem Ergebnis, dass die Trassenverfügbarkeit gegeben ist, um Fan-Sonderzüge aufzunehmen. Umspannung erfolgt entweder am Hbf Ulm oder Aalen. Als Abstellfläche für den Sonderzug könnte das derzeit nicht genutzte Gleis 3 am Hbf Heidenheim dienen.

Für die Trennung von Heim- und Gästefans könnten zwei Bahnhöfe im Stadtgebiet dienen:

a) Heimfans:

Einrichtung Zug-Bedarfshaltestelle Bahnhof Mergelstetten mit Shuttlebus-Haltestelle

¹⁰ Vgl. Anhang



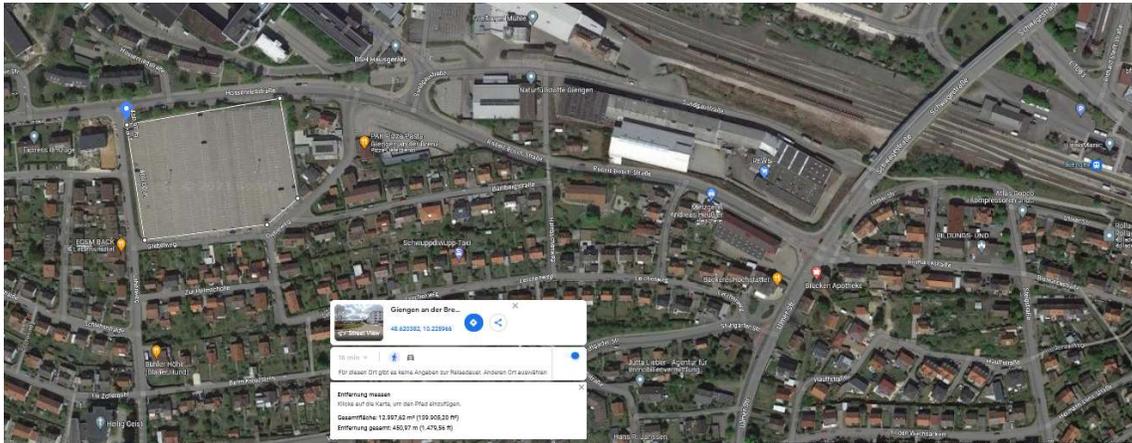
- Aalen:



- Unterkochen: Keine nennenswerten Parkflächen
- Oberkochen: Keine nennenswerten Parkflächen
- Königsbrunn: Keine nennenswerten Parkflächen
- Itzelberg: Nicht berücksichtigt da Naherholungszentrum mit ohnehin schon angespannter Parksituation
- Heidenheim-Schnaitheim: Keine nennenswerten Parkflächen
- Herbrechtingen: Keine nennenswerten Parkflächen



- Giengen:







- Hermaringen: Keine geeigneten Parkflächen
- Bergenweiler: Keine geeigneten Parkflächen
- Sontheim (Brenz):



15.3. Einrichtung von Shuttlebuslinien in umliegenden Gemeinden

Bisher liegen die Shuttlebuslinien-Parkplätze auf dem Stadtgebiet. Das führt dazu, dass Fans von außerhalb immer noch mit dem PKW zu den Haltestellen fahren. Durch eine sinnvolle Kombination von Verkehrsmitteln lässt sich der MIV reduzieren. Dazu sind die Wohnsitze der Dauerkarteneinhaber auf einer Karte darzustellen. Bei ausreichender Häufung wird eine direkte Shuttlebuslinie eingerichtet.



Legende:

→ = Individuelle Anreise zu Shuttlebussen

→ = Shuttlebusse direkt zum Stadion

• = Wohnsitz Dauerkarteneinhaber

15.4. Eigenes Shuttlesystem für Sponsoren

Ich gehe davon aus, dass das Parkhaus Katzental (900 Stellplätze) und eine Ebene (170 Stellplätze) im Parkhaus Heeracker auch den Sponsoren zur Verfügung steht. Daher die Zufahrtsbeschränkung. Die Sponsoren sind eine wichtige Einnahmequelle für die Finanzierung des Ligabetriebes. Daher ist es verständlich, dass diese gewisse Annehmlichkeiten genießen. Mit dem Auto bis vor das Stadion zu fahren, halte ich allerdings für unzeitgemäß.

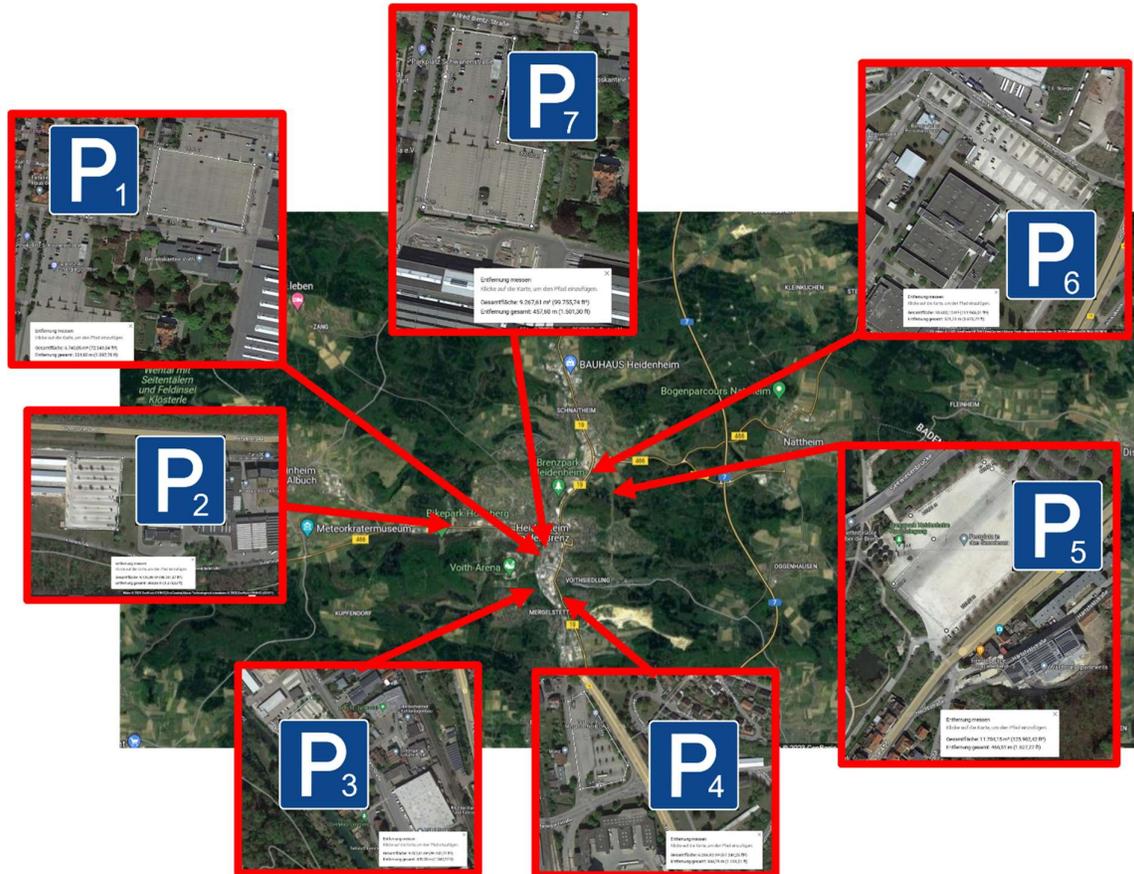
Für die Sponsoren schlage ich daher ein separates Shuttlekonzept vor. Gesonderte Parkplätze im Stadtgebiet. Von dort aus erfolgt der Shuttle mit den vorhandenen Mannschaftsfahrzeugen (VW-Bus Größe). Diese sind komfortabler und flexibler.

Idealerweise werden die Mannschaftsfahrzeuge sukzessive durch Elektro-Kleinbusse ersetzt (z.B. Citroën SpaceTourer, Toyota Proace Electric, Mercedes-Benz EQV, Volkswagen T6 Caravelle-e, Opel Zafira Life, Fiat E-Ulysse etc. etc.)

Dafür sind die im Norden verbleibenden Parkflächen mit einer PV-Anlage zu überdachen und entsprechende Ladestationen einzurichten. Das könnte ggf. auch durch eine FCH-Energiegenossenschaft finanziert werden.

15.5. Einrichtung weiterer Shuttlebus-Parkplätze im Stadtgebiet

Durch konsequente Umsetzung der Maßnahmen 12.1. bis 12.5. verringert sich der MIV erheblich. Für den verbleibenden MIV reichen die bereits vorhandenen Parkplätze. Es gibt eine Vielzahl von Parkplätzen bei Unternehmen, die während der Spielzeiten des FCH ungenutzt sind, da außerhalb der Betriebszeiten. Die größten Flächen gehören den Hauptsponsoren des FCH.



15.6. Neubau von Parkhäusern

Zu beachten ist, dass ich unter Parkhaus nicht eine reine Abstellmöglichkeit für PKW verstehe! Unter Parkhaus verstehe ich vielmehr eine Mobilitätsstation. Diese ermöglicht immer auch ein Wechsel des Verkehrsmittels. Also Abstellplätze für PKW und Fahrräder sowie Bushaltestelle. So kann beispielsweise mit dem PKW angereist werden und dann auf das Fahrrad/ÖPNV für die „letzte Meile“ gewechselt werden.

Exkurs 1: Ablehnung des Baus gemeinschaftlicher Parkhäuser durch die Sponsoren

Der Bau von gemeinschaftlichen Parkhäusern wurde laut FCH von den Unternehmen abgelehnt. Die Ablehnung beruht allerdings auf der Annahme, dass es eine Stellplatzpflicht für den FCH gibt. Daher würden notwendige grundbuchrechtliche Eintragungen zu einem erheblichen Wertverlust der Grundstücke führen. Die Stellplatzpflicht wird allerdings von mir bezweifelt:

(6) Lassen sich notwendige Kfz-Stellplätze oder Garagen nach Absatz 5 nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten herstellen, so kann die Baurechtsbehörde mit Zustimmung der Gemeinde zur Erfüllung der Stellplatzverpflichtung zulassen, dass der Bauherr einen Geldbetrag an die Gemeinde zahlt. Der Geldbetrag muss von der Gemeinde innerhalb eines angemessenen Zeitraums verwendet werden für

1. die Herstellung öffentlicher Parkeinrichtungen, insbesondere an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, oder privater Stellplätze zur Entlastung der öffentlichen Verkehrsflächen,
2. die Modernisierung und Instandhaltung öffentlicher Parkeinrichtungen, einschließlich der Herstellung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge,
3. die Herstellung von Parkeinrichtungen für die gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen oder
4. bauliche Anlagen, andere Anlagen oder Einrichtungen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern, wie Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs oder für den Fahrradverkehr.

Stand 1. September 2022 Herstellung notwendiger Stellplätze – VwV Stellplätze

Seite 2 von 13

Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO)¹ in der Fassung vom 5. März 2010

§ 74 Örtliche Bauvorschriften

(2) Soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen, können die Gemeinden für das Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets durch Satzung bestimmen, dass

1. die Stellplatzverpflichtung (§ 37 Abs. 1) eingeschränkt wird,
2. die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen (§ 37 Abs. 1) auf bis zu zwei Stellplätze erhöht wird; für diese Stellplätze gilt § 37 entsprechend,
3. die Herstellung von Stellplätzen und Garagen eingeschränkt oder untersagt wird,
4. Stellplätze und Garagen auf anderen Grundstücken als dem Baugrundstück herzustellen sind,

Exkurs 2: Anfahrt zum geplanten Parkhaus Heeräcker



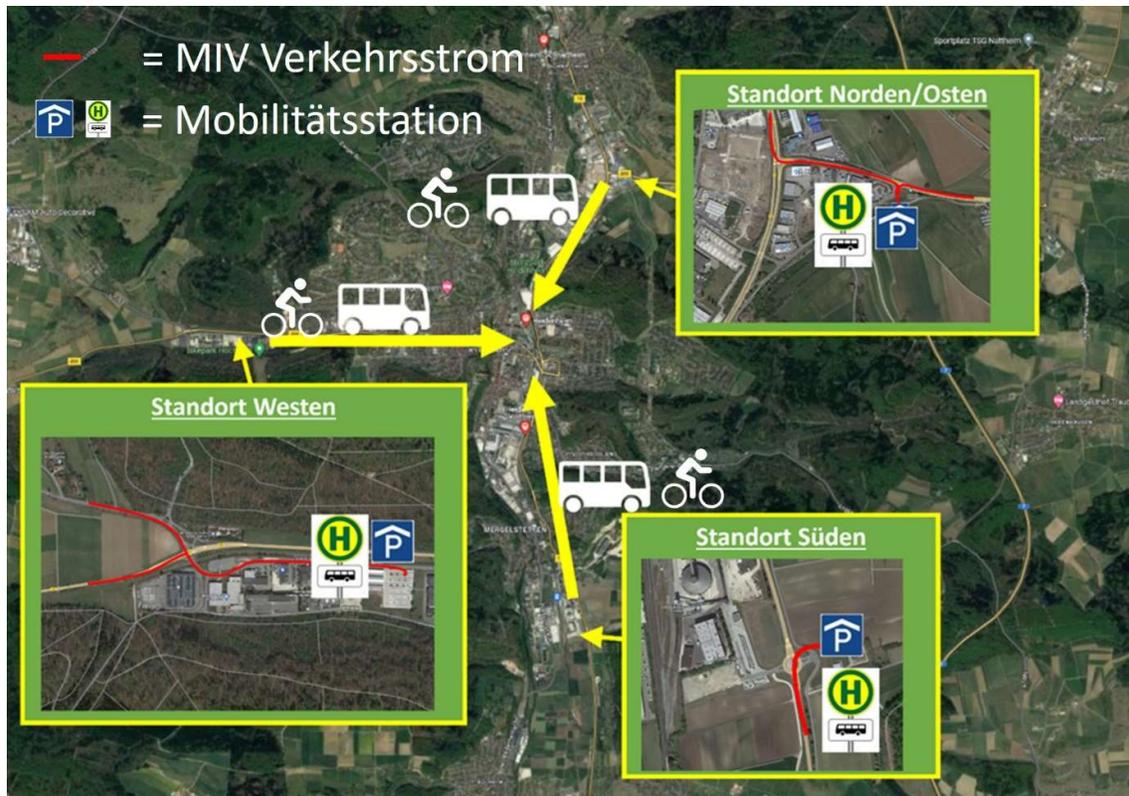
Ohne Abbiegespur
ist der Rückstau
vorprogrammiert!

Exkurs 3: Zufahrtsbeschränkungen für die geplanten Parkhäuser

Nach Auskunft des FCH ergibt sich, dass das Parkhaus Katzental nicht für eine öffentliche Nutzung vorgesehen ist. Die Zufahrt erfordert eine Zufahrtsberechtigung. Somit entsteht hier auch kein Parksuchverkehr.

Für das Parkhaus Heeräcker sind 2 Ebenen (340 Stellplätze) für Gästefans vorgesehen und somit öffentliche Nutzung. Eine Ebene (170 Stellplätze) ist nicht für die öffentliche Nutzung vorgesehen und erfordern eine Zufahrtsberechtigung. 340 Stellplätze für Gästefans sind meiner Meinung nach völlig unzureichend (vgl. unten) und führen zu erheblichem Parksuchverkehr im Umfeld des Stadions.

Wie bereits erwähnt gehe ich davon aus, dass ein Bau von Parkhäusern für die Bedürfnisse des FCH überflüssig ist. Wenn schon unbedingt Parkhäuser gebaut werden sollen, dann doch bitte an Orten, die sich sinnvoll in ein Verkehrskonzept der Stadt Heidenheim integrieren lassen und den MIV aus dem Stadtgebiet fernhalten. Das gelingt durch den Bau von Mobilitätsstationen an den Einfallstraßen.



Ob im Osten – Giengener Strasse - eine weitere Mobilitätsstation notwendig ist ergibt sich erst aus einer noch durchzuführenden digitalen Verkehrszählung und Auswertung der Zuschauerzahlen im Stadion (vgl. 15.1. und 15.2. unten). Es gibt grundsätzlich keine „eierlegende Wollmilchsau“ für die möglichen Standorte der Mobilitätsstationen!

Standort Süden:



Standort 1		Standort 2	
Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
MIV wird aus dem Stadtgebiet ferngehalten	Zusätzliche Flächenversiegelung	Bau erfolgt auf bereits versiegelter Fläche	MIV fährt in das Stadtgebiet
	Zusätzliche Shuttlebuslinie notwendig	Nur eine Shuttlebuslinie für Bahnhof Mergelstetten und Mobilitätsstation notwendig	

Standort Norden/Osten



Standort 1		Standort 2		Standort 3	
Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile	Vorteile	Nachteile
MIV wird aus dem Stadtgebiet ferngehalten	Zusätzliche Flächenversiegelung	MIV wird aus dem Stadtgebiet ferngehalten	Begrenzte Fläche	Keine zusätzliche Flächenversiegelung	MIV fährt in das Stadtgebiet



16. Notwendige Kapazitäten

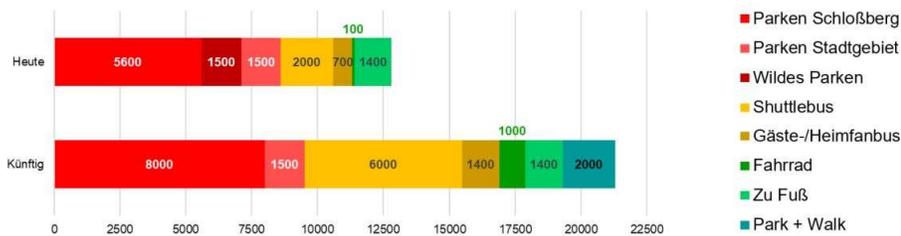
16.1. Zuschauerzahlen

Die Prognose der Zuschauerzahlen ergibt sich aus der „Verkehrerschließung Voith-Arena und Schloßhausiedlung“ aus dem Jahre 2021.

INVESTOR, 1. FC HEIDENHEIM 1846 E.V.
Verkehrerschließung Voith-Arena und Schloßhausiedlung

BERNARD
GRUPPE

Anzahl Stadionbesucher je Zugangsverkehrsmittel im Vergleich zwischen Bestand und Planung (besucherstarker Heimspieltag)



■ Heute 15.000 Plätze (12.800 Besucher), davon 8.600 Personen mit dem Pkw (67 %)

■ Künftig 23.000 Plätze (21.300 Besucher), davon 9.500 Personen mit dem Pkw (45 %)

➤ Unwesentliche Erhöhung des Pkw-Verkehrs durch deutliche Senkung des Pkw-Anteils der Besucher

L:\501405_Heidenheim\05_pptx\501405_01.pptx

19.08.2021 | 25

Das Verkehrskonzept der Bernard-Gruppe unterscheidet nicht zwischen Heim- und Gästefans. Ich kalkuliere die Anreise der Gäste-Fans wie folgt:

Stadionkapazität aktuell	
Gesamt:	15.000
Gästeblock:	2.000
Anteil Gäste:	13%
Stadionkapazität zukünftig	
Gesamt:	23.000
Anteil Gäste:	13%
Gästeblock:	2.990
Gästefans:	2.990
davon Anreise mit PKW laut Verkehrskonzept	45%
Absolut	1.346
Annahme:	Durchschnittlich 3 Fans pro Fahrzeug
Anzahl Gäste-PKW	449
Stellplätze Gästefans-Parkhaus	340
Differenz = Parksuchverkehr!	109

16.2. Smarte Verkehrszählung in der Smart-City Heidenheim

Die Verkehrsplanung des FCH beruht leider auf einer veralteten Verkehrszählung aus dem Jahr 2018. Diese unzureichenden Daten sollten nicht Grundlage für so weitreichende Entscheidungen sein. Die Digitalisierung ermöglicht hier völlig neue Möglichkeiten:

a) Digitale Verkehrserfassung

Mittels smarterer Sensorik lassen sich Verkehrsströme heute passiv – also ohne aufwendige Erfassung der Verkehrsströme durch menschliche Verkehrszähler – sehr detailliert erfassen. Vergleiche etwa <https://carpoolanalytics.de/> oder <https://www.de.digital/DIGITAL/Redaktion/DE/Smart-City-Navigator/Projekte/smar-te-sensorik-zur-verkehrszaehlung.html>

Umsetzung sofort durch Einbezug in aktuell laufendes Projekt der Smart-City Heidenheim: <https://www.smart-city-dialog.de/wissensspeicher/smartes-cockpit>

b) Digitale Besuchererfassung

Beim Betreten des Stadions werden die Eintrittskarten gescannt. Daraus lassen sich – selbstverständlich DSGVO-konform – die Wohnorte der Besucher darstellen. Welch ein Datenschatz für eine praxisorientierte Verkehrsplanung!!

16.3. Buskapazitäten

Der FCH argumentiert, dass der Ausbau von Shuttlebuslinien durch vorhandene Buskapazitäten begrenzt wird. Die HVG hat leider nicht auf meine Anfrage bezüglich vorhandener Buskapazitäten an Spieltagen reagiert. Öffentlich zugänglich ist die Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamts.

Fahrzeugzulassungen

Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden

FZ 3.1 Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Januar 2023 nach Zulassungsbezirken und Gemeinden mit Postleitzahl

Land	Zulassungsbezirk	Gemeinde (Postleitzahl)	Sonstige Kfz einschl. Kraftomni- busse	
BADEN-WÜRTTEMBERG	08135 HEIDENHEIM	DISCHINGEN (89561)	35	
		GERSTETTEN (89547)	54	
		GIENGEN AN DER BRENZ, ST. (89537)	47	
		HEIDENHEIM AN DER BRENZ, ST. (89518)	197	
		HERBRECHTINGEN, ST. (89542)	58	
		HERMARINGEN (89568)	10	
		KOENIGSBRONN (89551)	17	
		NATTHEIM (89564)	46	
		NIEDERSTOTZINGEN, ST. (89168)	17	
		SONTHEIM AN DER BRENZ (89567)	69	
		STEINHEIM AM ALBUCH (89555)	28	
		ZUSAMMEN	578	
		08136 OSTALBKREIS	AALEN, ST. (73430)	316
			ABTSGMUEND (73453)	35
	ADELMANNSFELDEN (73486)		5	
	BARTHOLOMAE (73566)		21	
	BOEBINGEN AN DER REMS (73560)		21	
	BOPFINGEN, ST. (73441)		33	
	DURLANGEN (73568)		9	
	ELLENBERG (73488)		8	
	ELLWANGEN (JAGST), ST. (73479)		167	
	ESCHACH (73569)		6	
	ESSINGEN (73457)		37	
	GOEGGINGEN (73571)		3	
	GSCHWEND (74417)		15	
	HEUBACH, ST. (73540)		20	
	HEUCLINGEN (73572)		.	
	HUETTLINGEN (73460)		7	
	IGGINGEN (73574)		7	
	JAGSTZELL (73489)		11	
	KIRCHHEIM AM RIES (73467)		7	
	LAUCHHEIM, ST. (73466)		15	
	LEINZELL (73575)		5	
	LORCH, ST. (73547)		20	
	MOEGGLINGEN (73563)		47	
	MUTLANGEN (73557)		12	
	NERESHEIM, ST. (73450)		52	
	NEULER (73491)		29	
	OBERGROENINGEN (73569)		.	
	OBERKOCHEN, ST. (73447)		26	
	RAINAU (73492)		19	
	RIESBUERG (73469)		6	
	ROSENBERG (73494)		12	
	RUPPERTSHOFEN (73577)		17	
	SCHECHINGEN (73579)		5	
	SCHWAEBISCH GMUEND, ST. (73525)		239	
	SPRAITBACH (73565)		7	
	STOEDTLN (73495)		4	
	TAEFERROT (73527)		.	
	TANNHAUSEN (73497)		14	
	UNTERSCHNEIDHEIM (73485)		29	
	WALDSTETTEN (73550)		40	
	WESTHAUSEN (73463)		35	
	WOERT (73499)		11	
	ZUSAMMEN		1.378	

© Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

Die Zulassungsstatistik lässt erhebliche Zweifel an der vorgebrachten Begrenzung der Shuttlebus-Kapazitäten aufkommen.

17. Nichtberücksichtigung des Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim

Völlig unberücksichtigt bei dem Verkehrskonzept des FCH bleibt der Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim! Der FCH zeichnet sich durch großes regionales Engagement aus. Warum wir der FCH nicht Mitglied des Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim?

Die Unterzeichner

Im Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim wirken Vertreterinnen und Vertreter der folgenden Institutionen und Unternehmen mit:



Hier lassen sich erhebliche Synergien heben!



Maßnahmen

Rad- und Fußverkehr

- RF1** Umsetzung der RadNETZ-BW-Trasse zwischen Aalen und Heidenheim (U)
- RF2** Erstellung von Fachkonzepten für den Aufbau einer flächendeckenden Radwegeinfrastruktur (U)
- RF3** Implementierung weiterer Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (U)
- RF4** Schnelle Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim (U)
- RF5** Anschlüsse an die Radwegeverbindung zwischen Aalen und Heidenheim (U)
- RF6** Ausbau Fußverkehrsinfrastruktur (U)

Motorisierter Individualverkehr

- M1** Verbesserung der Verkehrssituation in Oberkochen: AS B 19 „Oberkochen Süd“ (U)
- M2** Verbesserung der Verkehrssituation in Königsbrunn, sowie der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer (U)
- M3** Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit am KP B 19/K 3009 (U)
- M4** Verbesserung der Verkehrssituation in Schnaitheim und Aufhausen, sowie der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer (U)
- M5** Aufstiegrasse B 29 a Unterkochen - Ebnat (U)

Schieneinfrastruktur und -Betrieb

- S1** Brenzbahn Paket II: Infrastrukturmachbarkeitsuntersuchung (U)
- S2** Brenzbahn Paket II: Fahrplantechnische Prüfung (U)
- S3** Brenzbahn Paket II: Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (U)
- S4** Brenzbahn Paket II: Potentialstudie neuer Bahnhalt Oberkochen Süd (U)
- S5** Güterverkehrsgutachten mit Potentialanalyse für die Brenzbahn (U)
- S6** Elektrifizierung: Machbarkeitsstudie/erste grobe Kostenschätzung (U)
- S7** Betrieb Brenzbahn Paket II: Prüfung Mehrverkehre hin zu einem Halbtundentakt zusätzlich zum stündlichen IRE (U)
- S8** Ausbau Brenzbahn/ Angebotsverbesserungen (ständlicher IRE, Halbtundentakt zusätzlich AA-HDH) (U)
- S9** Neue Bahnhalte (Oberkochen-Süd und Aalen-Süd) (U)
- S10** Elektrifizierung Gesamtstrecke (U)

betr. und behörl. Mobilitätsmanagement

- B1** Pilotprojekt Zeiss-Werksbus (U)
- B2** BMM Förderung des Radverkehrs durch die beteiligten Firmen/ Behörden (U)
- B3** Förderung von Fahrgemeinschaften in den Betrieben/ Behörden (U)
- B4** Etablierung des Förderprogramms B2MM (U)
- B5** Ausbau weiterer Werksverkehr-Linien (U)
- B6** Ausbau betriebsübergreifender Fahrgemeinschaften (U)
- B7** Nutzung der Effekte des Mobilen Arbeitens (U)
- B8** Förderung der ÖPNV-Nutzung (U)

ÖPNV Aalen-Heidenheim

- O1** Bevorrechtigung von öffentlichen Verkehrsmitteln (U)
- O2** Verbesserung der ÖPNV-Haltestelleninfrastruktur (U)
- O3** Ausbau der Echtzeitfahrplansinformation (U)
- O4** Einführung der CICO BW-App (U)
- O5** Fortschreibung und Umsetzung der NVP der Landkreise Ostalbkreis und Heidenheim (U)
- O6** Prüfung von Rabattierungsmöglichkeiten auf Verbundangebote (U)
- O7** Ausbau von bedarfsgesteuerten Mobilitätsangeboten (U)

Vernetzung und Innovation

- V1** Heidenheim und Oberkochen zu regionalen Mobilitätsdrehscheiben (mobility hubs) weiterentwickeln (U)
- V2** Seilbahnpotenziale für die Region untersuchen (U)
- V3** Aalen als zentralen intermodalen Mobilitätsknoten etablieren (U)
- V4** Dezentrale Mobilitätsstationen in der Region aufbauen (U)
- V5** Tarifvernetzung und kooperierende Mobilitätsverbände umsetzen (U)
- V6** Vorhandene Mobilitätsdaten bündeln und per App nutzbar machen (U)
- V7** Moderne Mobilität in NVP verankern und kommunizieren (U)
- V8** Moderne Logistiklösungen verfolgen (U)



= mögliche Synergien FCH Verkehrskonzept und Mobilitätspakt



18. Zusammenfassung und Umsetzungsvorschlag

Der Bebauungsplan und das Verkehrskonzept des FCH zum Stadionausbau weisen erhebliche Schwächen auf. Die mir vom Verein vorgestellten Argumente für einen Bau von Parkhäusern konnte ich denke ich widerlegen. Es bleibt allein der Wunsch des Vorstandes diese Parkhäuser zu errichten. Die einzigen Profiteure von diesen Parkhäusern sind die Nutzer, die eine Zufahrtsberechtigung erhalten. Dazu zählen nicht einmal alle Gästefans. Denn für diese reichen die reservierten Flächen nicht aus:

Auswirkung des Baus der Parkhäuser am Stadion	
Profiteure	Leidtragende (direkt und indirekt)
Zufahrtsberechtigte der Parkhäuser	Heimfans
	Gästefans, die keinen Parkplatz im Parkhaus ergattern
	Anwohnende des Schloßbergs
	Anwohnende Reutenen
	Anwohnende des Klinikum Geländes
	Netto-Kundschaft auf dem Reutenen
	Mitarbeitende des Klinikums
	Besucher des Klinikums
	Hotelgäste Schloßhotel
	Tagesgäste Schloßhotel
	Besucher Naherholungsgebiet Tierpark

Stellungnahmen aus der förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB) liegen noch gar nicht vor. Insbesondere das Regierungspräsidium Stuttgart und der Regionalverband Ostwürttemberg können auf Grund der vorgelegten Planung noch gar keine Stellungnahme abgeben (Anlage 6 zur Drucksache GR 093 / 2023) da es sich vielfach noch um Vorentwürfe handelt.

Die Zusammenfassung von Stadionausbau und Parkhausbau in einem Bauantrag halte ich für äußerst ungeschickt. In einer Vielzahl von Gesprächen konnte ich feststellen, dass die Gesprächspartner den Ausbau des Stadions deutlich weniger kritisieren bzw. befürworten als den Bau von Parkhäusern. Keiner meiner Gesprächspartner aus der Gruppe der Stakeholder erkennt die Notwendigkeit von Parkhäusern im Stadionbereich an. Die eindeutige Mehrheit befürchtet einen Verkehrskollaps auf dem Schloßberg.

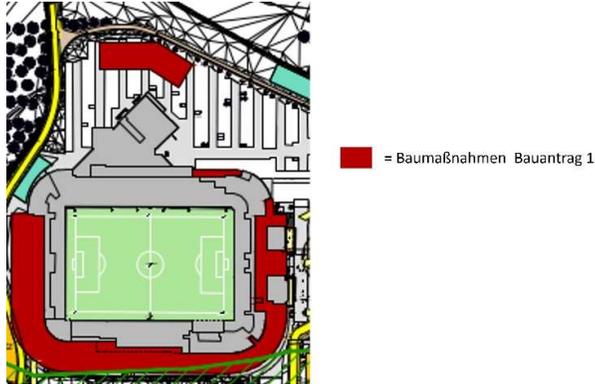
Hält der FCH an seinem Konzept unverändert fest, dann führt dies zu erheblichen Verzögerungen. Die Verwaltung der Stadt Heidenheim muss eine Vielzahl von Einsprüchen abarbeiten. Ich erwarte, dass am Ende dieses Verfahrens ohnehin eine Anpassung der Planungen erfolgen muss.

Folgende Varianten für ein verbessertes Verkehrskonzept wurden von mir erarbeitet:

Variante	I. "Stand alone"		II. Lokale Lösung	III. Regionale Lösung
Untervariante Beschreibung	I. a) Klein Singuläre Lösung ausschließlich für FCH Bedürfnisse	I. b) Groß Singuläre Lösung ausschließlich für FCH Bedürfnisse	Abstimmung mit Verkehrsplanung Stadt Heidenheim	Einbindung in regionale Verkehrsplanung
1. Abstimmung mit:				
Verkehrskonzept Stadt Heidenheim	Nein	Nein	Ja	Ja
Verkehrskonzept Landkreis Heidenheim	Nein	Nein	Nein	Ja
Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim	Nein	Nein	Nein	Ja
2. Integration Verkehrsmittel:				
a) Fahrrad				
Abstellmöglichkeit	Ja	Ja	Ja	Ja
Lademöglichkeit (E-Bike)	Nein	Ja	Ja	Ja
b) Bahn				
Bahn bestehend	Ja	Ja	Ja	Ja
Bahn zusätzliche Bedarfshaltestellen	Nein	Ja	Ja	Ja
c) ÖPNV (Bus)				
Bus-Shuttle von ZOH/ZOB	Nein	Ja	Ja	Ja
d) Bus-Shuttles (Ergänzung zum ÖPNV)				
Haltestellen im Stadtgebiet	Ja	Ja	Ja	Ja
Zubringer aus umliegenden Gemeinden	Nein	Ja	Ja	Ja
Eigener Shuttle für Sponsoren	Nein	Ja	Ja	Ja
3. Stellplatzlösung				
Nutzung bestehender Parkflächen	Ja	Ja	Ja	Ja
Parkhäuser innerorts auf versiegelten Flächen	Nein	Ja	Ja	Ja
Parkhäuser Ortsrand, unversiegelte Flächen	Nein	Nein	Ja	Ja
Zusätzliche Klimaschutzmaßnahmen PV-Parkplatzüberdachung finanziert durch "Vereinsenergiegenossenschaft" der Mitglieder				

Daher schlage ich folgendes schrittweises Vorgehen vor:

1. FCH zieht seinen aktuellen Bebauungsantrag zurück.
2. FCH stellt einen neuen „Bauantrag Neu 1“
Erstellt wird ein Bebauungsantrag nur für die Aufstockung der Tribünen und den Bau des Verwaltungsgebäudes. Diese Baumaßnahmen sind unkritisch und es ist daher nur mit vereinzelt Einsprüchen zu rechnen. Somit kann ein zügiger Ausbau des Stadions erfolgen:



3. Sofortige Entlastung der Verkehrssituation Schloßberg
Der FCH setzt folgende Maßnahmen um ohne dabei irreversible Fakten zu schaffen:
 - Einbezug der Bahn
 - Bus-Shuttle von ZOH/ZOB
 - Zusätzliche Haltestellen im Stadtgebiet
 - Zubringer aus umliegenden GemeindenDie – **kostenlose** – Planung übernimmt „Scientists for Future - S4F Deutschland“
4. Überarbeitung des Verkehrskonzeptes.
5. FCH / Stadt Heidenheim / Landkreis Heidenheim / Unternehmen und BürgerInnen entwickeln gemeinsam einen tragfähigen Konsens. Wiederaufgreifen des ^{werk}Stadt Prozesses¹¹. Vgl. FG 4 Bürgerbeteiligung, FG 5 Rad-/Fußgängerverkehr/ÖPNV und FG 9 Regionale Zusammenarbeit
Moderiert wird dieses Verfahren von Fachgruppe Mobilität/Verkehr der „Scientists for Future - S4F Deutschland“¹² die dann auch das neue **Verkehrskonzept kostenlos** entwerfen.
6. FCH stellt einen neuen „Bauantrag Neu 2“
Der FCH reicht auf Basis des Konsenses einen weiteren Bebauungsplan für die verkehrstechnischen Baumaßnahmen ein. Die bei 4. beteiligten Stakeholder akzeptieren den getroffenen Konsens und verzichten als gute Demokraten deshalb auf Einsprüche.
7. Mehrstufiges Verfahren. Die Verkehrsplanungen der Akteure FCH, Stadt und Landkreis sind unterschiedlich weit fortgeschritten. Das mehrstufige Verfahren erlaubt es den genannten Akteuren in unterschiedlichen Geschwindigkeiten vorzugehen.
8. Dieser pragmatische und konsensorientierte Weg hat Leuchtturmcharakter!
Das eröffnet ganz neue Möglichkeiten der Förderung durch das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg.

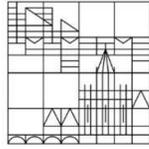
ES WIRD ZEIT NEUE WEGE ZU GEHEN!

¹¹ https://www.heidenheim.de/site/Heidenheim/get/documents_E-1833158844/heidenheim/HDH_Stadt_Bibliothek/Leben/Werkstadt/Bilanzen/werkSTADT_Abschlussdoku.pdf

¹² <https://de.scientists4future.org/fachgruppe-mobilitaet-verkehr/>

19. Anhang 1 – Universität Konstanz

Universität
Konstanz



Fachbereich Politik- und Verwaltungswissenschaft

Professor (em.) Dr. Wolfgang Seibel

Daniel Herfurth



Daniel Herfurth promoviert seit April 2020 bei Prof. Dr. Wolfgang Seibel. Er studierte am Fachbereich im Bachelor und Master und absolvierte Auslandsaufenthalte an der Universität Bern und an der Freien Universität Bozen. Praktische Erfahrungen sammelte er beim Bundesumweltministerium, beim Landesverkehrsministerium Baden-Württemberg und bei der SMA & Partner AG in Zürich, einem Beratungshaus für Eisenbahnsystemplanung. Er ist regelmäßiger Gast beim European Rail Forum des European University Institute (EUI) in Florenz und entwickelte im Auftrag des Bundesumweltministeriums ein Alternativmodell zur CO₂-Vermeidungskostenrechnung im Verkehrssektor. Für seine Masterarbeit erhielt er den „Dr.-Horst-Körner-Preis zur Förderung der Nachhaltigkeit öffentlichen Handels“.

In seiner Dissertation wird er sein verkehrspolitisches Profil weiter vertiefen: Aus der Perspektive des „Politischen im Technischen“ – so der Titel – untersucht er anhand der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs den Einfluss politischen Handelns auf die Qualität von Daseinsfürsorgedienstleistungen unter wechselnden administrativen Rahmenbedingungen. Für sein interdisziplinäres Vorhaben wird er von der Andrea von Braun Stiftung gefördert.

Forschungsinteressen



- Daseinsfürsorge im Spannungsfeld zwischen Hoheit und Wettbewerb
- Vergleichende Verkehrspolitik
- Dialog zwischen Politikwissenschaft und Ingenieurwesen
- Verwaltungseffizienz und -effektivität

20. Anhang 2 – Finanzierung

Die von mir präferierte „Regionale Lösung“ ist natürlich die kostenintensivste. Zugleich gilt aber geteiltes Leid ist halbes Leid!

1. Je mehr Akteure (FCH, Stadt, Landkreis, Unternehmen) sich beteiligen umso niedriger wird die finanzielle Belastung je Akteur.
2. Nutzung vorhandener Töpfe. Für das Smart-City-Programm der Stadt Heidenheim stehen bereits Fördermittel zur Verfügung. Diese könnten zum Beispiel zur Finanzierung einer smarten Verkehrszählung als notwendige Datenbasis für ein Verkehrskonzept eingesetzt werden.
3. Fördermittel für den Klimaschutz und Klimawandelanpassung. Hierfür ist ein ambitioniertes Ziel die Voraussetzung. Diese wird von der „Regionalen Lösung“ erfüllt.
4. EU-Fördermittel sollten auch abgeprüft werden.
5. Direkte Ansprache des Verkehrsministeriums des Landes Baden-Württemberg. Betrachte ich mir die Besetzung der unterschiedlichen Vereinsgremien des FCH so entdecke ich die geballte Ladung politischer Erfahrung. Diese kombiniert mit der politischen Prominenz in und um Heidenheim herum sollte sich Gehör verschaffen können. Auch hierfür gilt natürlich, dass es eines ambitionierten Ziels mit Leuchtturmcharakter bedarf.
6. Crowdfunding: Für die Elektrifizierung des Fuhrparks inklusive Parkplatz-PV und Ladestationen bietet sich das Instrument der FCH-Energiegenossenschaft an. Kombiniert mit der Förderung der Elektromobilität.