

## Kritische Aufarbeitung des Projektes Enzpark

insbesondere in Bezug auf das Teilvorhaben einer nördlichen Enzquerung

*Bitte beachten Sie: Dieses Dokument wurde von engagierten Bürger\*innen erstellt. Einblicke in interne Dokumente und detaillierte Abrechnungen hatten wir dafür nicht. Daher sind teilweise Schätzungen enthalten, für die wir keine Gewähr übernehmen. Dennoch wurde nach bestem Wissen und Gewissen recherchiert.*

### 1. Grundzüge des Projektes Enzpark

Unter dem Namen *Enzpark* werden einige mittlere und größere bauliche Maßnahmen zusammengefasst, welche die Stadt Besigheim entlang des linken und rechten Enz-Ufers auf einer Länge von etwa 400 m plant. Ziel des Projektes ist die Schaffung eines Naherholungsgebiets. Die dafür vorgesehenen Flächen sind zum allergrößten Teil in Besitz der Stadt Besigheim und weisen bisher keine Bebauung auf. Allerdings sind Teile des Gebiets als Naturschutzgebiete ausgewiesen oder beherbergen zumindest einen schützenswerten Wildvogelbestand. Fast die gesamte Fläche befindet sich des Weiteren im Hochwasser-schutzgebiet, was zur Notwendigkeit

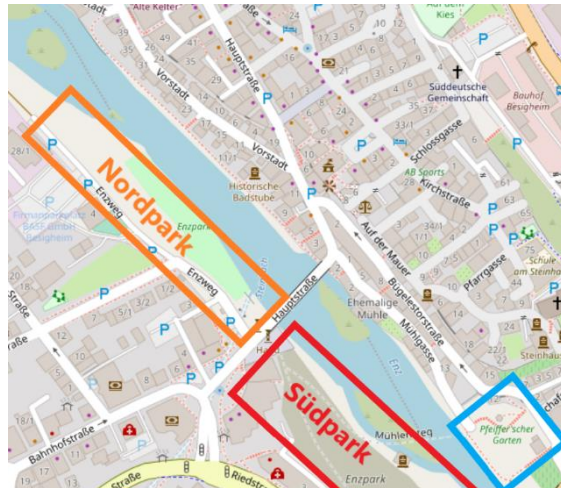


Abb. 1: Untergliederung in Teilabschnitte, eigene Darstellung

von Sondergenehmigungen bei jeder Baumaßnahme führt. Das Projekt Enzpark wird schon seit einigen Jahren durch die Stadtverwaltung und den Gemeinderat diskutiert. Neben der Naherholung für die Bürger\*innen, stehen auch Interessen der Tourismusförderung im Raum. So soll die neu geschaffene Fläche, die Aspekte „Weinbau“ und „Fachwerkstadt“ miteinander verbinden und zum Verweilen einladen. Die Planungen finden weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt, was dazu führt, dass große Teile der Bevölkerung nur unzureichend informiert sind. Nennenswerte Akteure sind neben der Verwaltung, das beauftragte Planungsbüro *Club L94* aus Köln und die bürgerschaftliche Interessengruppe *AK Enzufer*.

Das BMU vertritt die Meinung, das Gesamtprojekt wird nicht ausreichend breit in der Bevölkerung diskutiert. Zugleich wird nicht das gesamte Projekt kritisiert. So macht es durchaus Sinn, bestehende Grünflächen attraktiver zu machen, um den Bürger\*innen der Stadt die Möglichkeit zu geben, dort gerne zu verweilen. Allerdings werden dafür unverhältnismäßig schwere bauliche Eingriffe vorgenommen. Hier wurden und werden sehr kostenintensive Teilprojekte realisiert, ohne dass diese ausreichend von der Bürgerschaft wahrgenommen wurden. Die Unzufriedenheit war erst nach der Fertigstellung groß. Die Stadtverwaltung versucht durch Bürgerspaziergänge das Vertrauen der Bürger\*innen zu gewinnen. Unserer Meinung nach wurde allerdings eine groß angelegte Bürgerbeteiligung im Voraus versäumt. Hier wäre die vorherrschende Meinung: „Der Gemeinderat ist Beteiligung genug“ gewesen. Eine Mehrheit des Gemeinderats trägt das Vorhaben mit.

Bis dato sind folgende Kosten (gerundete Werte) festzuhalten: Bau des *Enz-Parkhauses* 2 Millionen Euro, Fuß- und Radwegbrücke *Mühlensteg* 3 Millionen Euro (Landesförderung bereits abgezogen), Parkgestaltung 3,64 Millionen Euro (Landesförderung bereits abgezogen). Letzteres enthält veranschlagte Kosten für ausstehende Maßnahmen im Bereich *Nordpark*.

## 2. Aktueller Stand des Projektes Enzpark

Um das Projekt zu verstehen, muss beachtet werden, dass die Planungen vor einigen Jahren auf der Fläche des sogenannten *Nordparks* begannen. Die Überlegungen entstammten vor allem der Tourismusförderung. So sollten die Elemente Wasser, Wein und Fachwerk miteinander verbunden werden. Durch einige Notwendigkeiten in der Zwischenzeit, wurden tatsächlich doch zuerst Pläne für den Südpark konkreter. Großprojekte im Rahmen des Südparks sind mittlerweile erbaut.

Im Folgenden eine kurze Erläuterung der einzelnen Baumaßnahmen:

**Mühlensteg:** Fuß- und Radwegbrücke über die Enz, geplant durch Schleich Bergemann & Partner, führt zu einer Umleitung des Enztalradwegs, gilt unter Stadträten als notwendig um neues Parkhaus anzubinden, in Bevölkerung stark umstritten, Kritik: Unter anderem Naturschutz, Störung der Stadtkulisse, denkmalgeschützte Mühle zum Teil abgetragen

**Spielplatz** (Bau ausstehend): ersetzt abgerissenen Spielplatz im Bereich des neuen Parkplatzes, Kinder wurden in den Planungsprozess eingebunden, Versuch durch Erfahrungen anderer Städte zu lernen, wird der größte Spielplatz auf Stadtgebiet, eher unumstritten

**Parkhaus:** ersetzt wegfallenden Parkraum im Bereich Nordpark, könnte Autos aus der Innenstadt heraushalten, sehr stark umstritten, Kritik: steht im Hochwasserschutzgebiet, Besigheim hatte bisher kaum Parkraumprobleme, bisher war parken kostenlos, zu weiter Fußweg in die Innenstadt und zum Bahnhof wird kritisiert, kommt nur bedingt als P+R Standort in Frage

**Enzbalkon/Pfeifferscher Garten** (Vorplanungen): dazu keine öffentlichen Dokumente, Anschluss des Enztalradwegs nach Bietigheim, voraussichtlich Aufwertung eines Steillagen-Gartens, könnte touristisch unter dem Thema „Wein“ vermarktet werden

**Enztreppen:** versiegelte Veranstaltungsfläche mit Blick auf die Innenstadt, wird in Sommermonaten bewirtet, stark umstritten, Kritik: gefährliche Engstelle für Radverkehr, Bau sollte ursprünglich betreten der Enz ermöglichen

Gemeinderatsintern gab es bereits ein Brainstorming zur Aufwertung des Bauabschnittes **Nordpark**. Dort wolle man keine so großen baulichen Maßnahmen realisieren wie im südlichen Bauabschnitt. Ausnahme könnte eine weitere Fuß- und Radbrücke sein, welche seit Beginn der Planungen im Gespräch ist. In der Gemeinderatssitzung vom 29. September wurde zu dieser „nördlichen Querung“ eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Die Kosten der Studien werden sich im fünfstelligen Bereich befinden. Argument für die Studie ist, sie sei notwendig, um später zu entscheiden, ob man den Bau wolle oder nicht.

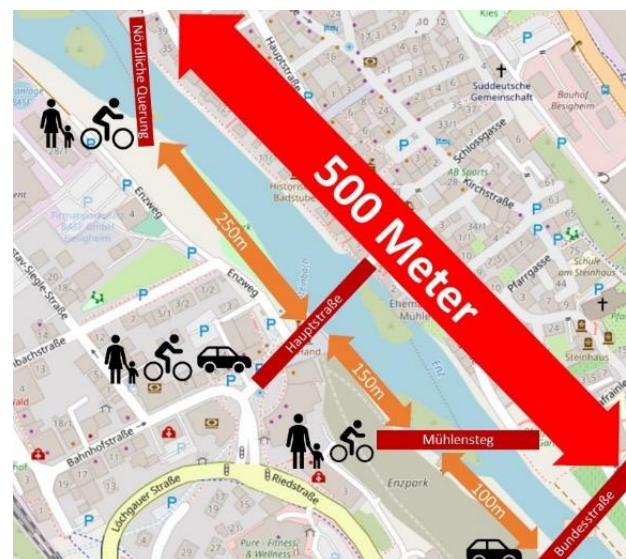


Abb. 2: Brücken im Enzpark, eigene Darstellung

### 3. Brücken im Enzpark

#### 3.1 Mühlensteg (Südpark)

Der größte Kostenfaktor und die streitbarsten Punkte im gesamten Projekt sind die Querungen der Enz. So schlug der Bau des *Mühlenstegs* allein mit rund 3 Millionen Euro zu Buche, obwohl dieser fast zur Hälfte aus Landesmitteln finanziert wurde. Aus Sicht vieler Bürger\*innen wird hier zu unachtsam mit Steuermitteln umgegangen.

In Bezug auf den bereits gebauten *Mühlensteg* sind folgende Argumente zu nennen:

**PRO:** Schneller Fußweg vom Parkhaus in die Innenstadt, ungestörtere Führung des Enztalradwegs (bisher durch die Innenstadt)

**CONTRA:** Fußweg zu den meisten Ladengeschäften nicht wesentlich verkürzt, Radfahrer\*innen werden an den Cafés der Innenstadt nun vorbeigeführt, neue Brücke ist für das hohe Radverkehrsaufkommen deutlich zu schmal („Radfahrer absteigen“-Schild ist zu erwarten), historische Stadtansicht eingeschränkt, Bau im Hochwasserschutzgebiet



Abb. 3: Künftiger Verlauf des Enztalradwegs, eigene Darstellung

Die grafische Darstellung zeigt die Lage der Fuß- und Radbrücken. Bisher läuft der gesamte Verkehr über die bestehende Bausubstanz und die älteste Brücke der Stadt auf der Hauptstraße. Dort gilt Tempo 20. Die Hauptstraße ist nicht überlastet. Hohes Verkehrsaufkommen tritt nur durch den Auto-Durchgangsverkehr auf, da der Weg oft als Abkürzung genutzt wird. Aus verkehrsplanerischen Sicht sehen wir daher für den Bau beider Brücken keine Notwendigkeit. Es ist anzumerken, dass zwischen dem Mühlensteg und der nördlichen Querung rund 400 Meter liegen. Auf etwa einem Drittel der Distanz liegt die Brücke Hauptstraße. Südlich des Mühlenstegs verläuft die Brücke der Bundesstraße B27, auf der kein Fuß- und Radverkehr zugelassen ist. Auf einer Länge von rund 500 Metern würden in Zukunft also vier Brücken die Enz queren. Zum Vergleich: Im Bereich der kompletten Altstadt in Köln queren drei Brücken den Rhein. Köln hat deutlich mehr Einwohner\*innen und ein weitaus höheres Touristenaufkommen. In Köln gibt es des Weiteren keine einzige Brücke, die nur einem Verkehrsträger dient.



Abb. 4: Mögliche nördliche Querung, eigenproduzierte Fotomontage

### 3.2. Nördliche Querung

Ende September 2020 gab der Gemeinderat der Stadt Besigheim eine Machbarkeitsstudie für eine weitere Fuß- und Radbrücke in Auftrag. Diese könnte die Enz in Höhe des Farbenwerkes BASF auf der linken Enzseite und der Stadthalle Alte Kelter auf der rechten Enzseite queren. Im Folgenden die Argumente, die das Vorhaben stützen und widersprechen:

PRO	CONTRA
Touristen können die Verbindung der Elemente Fachwerk, Wasser und Wein erleben. Die Brücke verkürzt den Fußweg von der Innenstadt zum Bahnhof und macht den ÖPNV somit attraktiver.	Das Bauwerk wird die Sicht auf die Innenstadt und eines der schönsten Fotomotive behindern. Der Fußweg vom zentralen Kelterplatz zum Bahnhof beträgt 650 Meter. Nach unseren Berechnungen verkürzt sich der Fußweg durch die Brücke auf rund 600 Meter. Außerdem verkehren mehrere Buslinien vom Kelterplatz zum Bahnhof, welche auf den Takt der Züge abgestimmt sind. Den Bus zum Bahnhof zu nehmen verteuert eine Zugfahrt im VVS-Tarif nicht.
Die Brücke ermöglicht einen Rundweg durch den Enzpark zurück zur Stadt. Die Brücke wird von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.	Die nächstmögliche Enzquerung ist keine 200 Meter entfernt. Für den Radverkehr ist die Brücke ungeeignet. Der Weg würde für die Radfahrenden aufgrund der Auf- und Abfahrten zur Brücke einige enge Kurven bedeuten, weshalb dieser i.d.R. auf der Hauptstraße fährt.
	Es sind Baukosten für die zweite Brücke in mindestens der Kostenhöhe des Mühlenstegs zu erwarten. Eher sogar höhere Kosten, da die Enz an dieser Stelle breiter ist. Durch die Corona-bedingten Steuerverluste, ist der Bau einer mindestens drei Millionen Euro teuren Brücke nicht zu verantworten. *
	In der Nähe des Brückenschlages nisten nachweislich (Gutachten Büro Gütthler 2016, wird derzeit aktualisiert) Eisvögel und andere geschützte Arten, welche in ihrer Brut gestört werden würden. Eine nachhaltige Vertreibung der geschützten Arten ist nicht auszuschließen.

\* Aus der Bürgerinfo-Broschüre des Frühjahrs 2021 geht hervor, dass von der Stadtverwaltung Kosten in Höhe von 3.030.000 € für das Bauwerk berechnet werden. Dabei enthält diese Kostenschätzung sicherlich viele Unbekannte. Für das laufende Haushaltsjahr sind 30.000 € eingestellt; für die Kosten der Machbarkeitsstudie und eventuell sich anschließende Planungskosten vorgehalten. Für die Haushaltsjahre 2022 bis 2024 sind dann insgesamt 3 Mio. € vorgesehen, wovon über Sanierungsmittel (Sanierungsförderung Stadtkern IV) 1,8 Mio. finanziert werden sollen.

*Eine Ausarbeitung der Basis des BMU Besigheim. Alle Angaben ohne Gewähr. Rechte vorbehalten.*

**Bündnis Mensch und Umwelt BMU Besigheim 2021**