

Was ist IMEP, was I3opt, und ist das eigentlich gut?

Was sind eigentlich der **Integrierte Mobilitäts-Entwicklungsplan (IMEP)** für Herrenberg und das ominöse „**I3opt**“? Und was sind die Wechselwirkungen und Auswirkungen auf die aktuellen städtischen Projekte (Bahnhofsareal, BayWa, Herrenberg-Süd, Seestraße, Alzentel) ...)?

In meiner Darstellung gehen Argumente ein von Arthur, Carsten, Christoph, Heike, Joern, Waltraud und mir - ohne dass ich in der Regel auf die Autorschaft hinweise.

Die beiden angelegten Hauptkriterien sind:

- Inwieweit ist der Klimawandel berücksichtigt?
- Inwieweit wird das Ziel, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren und die Menschen auf andere Mobilitätsformen zu bringen, ernstgenommen?

Die Zusammenstellung ist für den



kann aber bedenkenlos weiterverteilt werden.

Kritik, Kommentare, Korrekturen bitte richten an:

Ulrich Kurz

ulrich.kurz@posteo.de

Mitglied VCD, ADFC, CCC, Co-Vorsitzender BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN des OV Herrenberg und Gäu

Rathausgasse 4, 71083 Herrenberg
Tel. 07032-5623

Inhaltsverzeichnis

(1) Warum die beiden Kriterien?.....	3
(1.1) Inwieweit ist der Klimawandel berücksichtigt?.....	3
(1.2) Inwieweit wird das Ziel, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren und die Menschen auf andere Mobilitätsformen zu bringen, ernstgenommen?.....	3
(2) Was ist eigentlich der I3opt?.....	5
(2.1) Und was halten ADFC, BUND, NABU davon?.....	6
(3) IMEP.....	7
(3.1) Was ist der IMEP?.....	7
(3.1) Was ist gut und was ist schlecht am IMEP?.....	7
(3.2) Wie stehen die Gemeinderatsparteien zum IMEP?.....	8
(4) Ist mit der Verabschiedung des IMEP auch der I3opt verabschiedet worden?.....	10
(5) Seestraße:.....	11
(5.1.) Pros & Cons:.....	11
(5.2) Hat i3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Seestraße“?.....	12
(6) Herrenberg-Süd.....	13
(6.1) Pros & Cons:.....	14
(6.2) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Herrenberg-Süd“?.....	14
(7) Alzentel.....	15
(7.1) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Verkehrsberuhigung Alzentel“?.....	16
(8) Bahnhofstraße.....	17
(8.1) Pros & Cons:.....	18
(8.2) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Bahnhofstraße“?.....	18
(9) BayWa-Areal (Nördlich Bahnhof).....	19
(9.1) Pros & Cons:.....	19
(9.2) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „BayWa-Areal (Nördlich Bahnhof)“?.....	20
(10) Seecube / Nufringer Tor.....	21
(10.1) Pros & Cons:.....	21
(10.2) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Seecube / Nufringer Tor“?.....	21
(11) Seeländer.....	22
(11.1) Pros & Cons:.....	23
(11.2) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Seeländer-Areal“?.....	23
(12) Weitere Links.....	24

(1) Warum die beiden Kriterien?

(1.1) Inwieweit ist der Klimawandel berücksichtigt?

Wir sind mitten im Klimawandel - "vorausschauende Stadtpolitik" berücksichtigt JETZT die zu erwartenden Folgen: häufigere Starkregen, lange Trockenzeiten, höhere Temperaturen.

Für Straßenbau- und Hausbauprojekte bedeutet das:

- Verschlechtert sich die Luftqualität? Werden Frischluftschneisen zugebaut, die zu „Bodenkühlung“ führen und als „Frischluftgenerator“ dienen?
- Verschlechtert sich der Schutz gegen Starkregen durch Bodenversiegelung? Unbebaute Grünflächen nehmen Regenwasser auf.
- Erhöht sich die Temperatur? Bäume, Rasen, Schatten dienen der Kühlung¹

Es gibt Städte, die heute an ihre städtebaulichen Projekte das Kriterium „Hitzezeit“ anlegen²

(1.2) Inwieweit wird das Ziel, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren und die Menschen auf andere Mobilitätsformen zu bringen, ernstgenommen?

Um das völkerrechtlich verbindliche Klimaziel 2030 (minus 40% der CO₂-Emissionen) erreichen zu können,

- müssen die Gemeinden bis 2030 den ÖPNV Anteil verdoppeln
- muss ein Drittel der Autos klimaneutral fahren
- muss der Stadtverkehr-MIV um ein Drittel reduziert werden
- muss jeder zweite Weg mit Fahrrad oder Zufuß zurückgelegt werden³

Im "alternativen Leitbild" (Dezember 2018 von Heike) heißt das konkret für Herrenberg⁴:

1 Siehe auch aktuelle Diskussion in Stuttgart. Der Rathausplatz wird neu gestaltet, im aktuellen Plan allerdings ohne schattenspendende Bäume. „Mit (...)Bäumen – Feldahorne von zwölf Meter Höhe mit neun Meter breiten Kronen – wäre die gefühlte Temperatur in diesem Platzbereich zum Beispiel am 27. August 2016 um rund zehn Grad reduziert worden. An einzelnen Stellen, an denen gefühlte Temperaturen bis zu 50 Grad ermittelt wurden, sogar um bis zu zwölf Grad.“ („Bäume können Hitzestress auf dem Marktplatz mindern“, Stuttgarter Zeitung, 31.7.2019, s. Anl. StZ20190731_Stuttgart-Rathausplatz-Baeume.pdf)

2 Soweit ich weiß, ist hier die Stadt Köln führend, s. u.a. https://www.lanuv.nrw.de/fileadmin/lanuvpubl/3_fachberichte/30050.pdf. Meines Wissens gehören auch Backnang und Esslingen zu den Städten, die weiter sind als Herrenberg. Esslingen hat z.B. (ähnlich dem Herrenberger Mobilitätsplan) ein „Integriertes Klimaschutzkonzept“ (https://www.esslingen.de/start/es_themen/Klimaschutzkonzept.html). Backnang wird aktiv („So soll die Luft sauberer werden“, Stuttgarter Zeitung, 31.7.2019, s. Anl. StZ20190414_Backnang-Luftreinhalteplan.pdf)

3 s. S.4 der Präsentation des Umweltministeriums beim Seminar der Böll-Stiftung zum Thema „Stadt der Zukunft“ am 16.11.2018; 181116_Tagung_Kommunale_Verkehrswende_Böll.pdf

4 Leider wurde das „Alternative Leitbild“ nicht in den IMEP aufgenommen. Das Originalleitbild findet sich auf S. 6 der [IMEP Kurzfassung](#)

- Herstellung einer sicheren, einfachen und komfortablen Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur
- Förderung der „Kurzen Wege“
- Infrastruktur und Angebote für Multimodalität
- Optimierung des ÖPNV durch Ausbau der Infrastruktur, Preisgestaltung und nachfragebasierte Angebote
- Aktive Verkehrslenkung und -steuerung
- Einführung eines Parkraummanagements
- Schaffung einer Infrastruktur für die e-Mobilität
- Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Fun facts: und das geht halt nur, wenn den Autos Raum weggenommen wird. Zahlen zur "Verteilung der Ressourcen im öffentlichen Raum"⁵:

Auto: 115m²

ÖPNV 12m²

Fahrrad: 10m²

Bahn: 7m²

Fußgänger: 3m²

5 Quelle: unbekannt; ähnliche Zahlen auf S.16 im *fairkehr* 5/2018

(2) Was ist eigentlich der I3opt?

I3 + I5 – Bereich Horber Straße



Neue Querung I3

Horber Straße zur Fußgängerzone
Hauptbewegungslinie Bahnhof – Altstadt
Teilung StaBi – Areal

45

aus: <http://docplayer.org/58515570-Grosse-kreisstadt-herrenberg-entlastung-der-innenstadt-vergleichende-machbarkeitsstudie.html>

I3opt ist der Plan, Verkehr auf der Horber Straße nicht über den Reinhold-Schick-Platz zu leiten, sondern mittels Bahndurchstich auf Höhe des alten StaBü-Geländes abzufangen und nach jenseits des Bahndamms zu führen.

Historie: Die Idee zu I3opt ist eigentlich eine Idee von Thilo – in abgewandelter Form - und das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs „Westliche Innenstadt“ und nicht die von Brenner Ing..

(-) teuer: aktuelle Schätzung 18 Mio. €, endgültige Kosten: wohl deutlich höher

Dazu Christoph:

aus meiner Sicht (fehlt) noch ein wichtiges Kriterium: die Verhältnismäßigkeit. Selbst wenn die I3 opt geringe Vorteile bieten sollte, muss auch der dafür notwendige Realisierungsaufwand (18Mio +++) in Relation gesetzt werden.

(-) der Bau der Unterführung hat laut IMEP keine positiven Auswirkungen auf den Umweltverbund (vgl. dazu [IMEP Kurzfassung](#) Seite 22) - für soviel Geld könnte der Umweltverbund messbar gesteigert werden.

(+) Der Reinhold Schick Platz würde vom Autoverkehr entlastet. Der Verkehr durch die Seestraße (den künftigen „Boulevard“) kann nur durch diese Verlagerung entlastet werden.

(+) Der ebenerdige fußgängerfreundliche Weg von Bahnhof (der geplanten Mobilitätsdrehscheibe) über die Horber Straße in die Altstadt ist nur mit I3Opt möglich.

(-) Verkehr verlagert sich an den Rand des bebauten BayWa Geländes. Christoph: I3Opt ist keine Lösung, sondern behandelt lediglich die Symptome.

(-) Die Stadt bleibt weiterhin zerschnitten. Allerdings ist die Trennwirkung der abknickenden Straße zwischen Fußgängerzone Horberstraße und Bahnhofstraße bei nur einspuriger schmaler Straßenführung (laut Joern) minimierbar.

(+) Eine einspurige Verkehrsführung über den gesamten Streckenabschnitt über den Schickplatz ist (laut Joern) möglich – dadurch kann die Barrierewirkung der Straße minimiert werden.

(-) Anfahrten zum und vom Bahnhof mit dem Auto und dem Linienbus sind umständlicher.

(2.1) Und was halten ADFC, BUND, NABU davon?

Wenn ich richtig informiert bin, sind sie entsetzt oder sehen zumindest Klärungsbedarf von Seiten der Grünen.

Vorschlag der Orts-SPD: zuwarten, ob durch andere Maßnahmen auf I3Opt verzichtet werden kann. *[stimmt das?]*

(3) IMEP⁶

(3.1) Was ist der IMEP?

Der Integrierte Mobilitätsentwicklungsplan (IMEP 2030) beinhaltet die Ziele und Maßnahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre, um „Mobilität von morgen zu ermöglichen“⁷. Er wurde am 14. Mai 2019 mit den Stimmen aller Parteien im Gemeinderat verabschiedet. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 60 Mio Euro. Als „ambitionierter“ und „fairer Mix“ zwischen MIV und anderen Verkehrsmitteln wird eine 50/50 Verteilung (heute: 60/40 zugunsten von Auto&Co) angesehen. Dabei sind in der Kernstadt 70% des Autoverkehrs „hausgemacht“, haben also Quelle und/oder Ziel in der Kernstadt.

Einzelne Punkte sind:

- **Fußwege:** Barrierefreie Fußgänger- und Radfahrerquerung am Reinhold-Schick-Platz und den Hauptverkehrsachsen
- **ÖPNV:** Altstadt-Bus (Kleinbus zum Marktplatz); innerstädtischer 30-Minuten-Takt; neue Linien; „Vorfahrt“ für Busse⁸
- **Radwege:** Lücken schließen; Fahrradstraßen einrichten; Stadtteile direkt erreichbar machen;
- **Straßenverkehr:** Sperrung des Wohngebiets Alzentel für den Durchgangsverkehr; Bahndurchstich (i3opt) als neue Entlastungsstrasse in der Innenstadt; Tempolimits
- **Parken:** zwei neue Parkhäuser auf beiden Seiten des Reinhold-Schick-Platzes⁹, Autofreier Graben¹⁰

(3.1) Was ist gut und was ist schlecht am IMEP?

(-) ein besonderer Ehrgeiz, den MIV durch Mobilitätsverlagerung zu reduzieren, ist nicht zu erkennen (im prognostizierten Optimalfall werden 5% beim Gesamtverkehr, erbärmliche 3% im Binnenverkehr weg vom MIV verlagert). Das Ziel muss natürlich sein, weit mehr Autos aus der Stadt zu vergrämen (Jägersprache: wiederholt stören und dadurch verscheuchen) und alternative Mobilität viel deutlicher zu stärken. Da muss mehr

6 Auf https://www.herrenberg.de/de/Mitmachstadt/Projekte/Projekte-A-Z/Projekt?project_id=37 finden sich einige städtischen Dokumente. Das sind:

- ein Flyer ([190318 IMEP-Flyer.pdf](#)),
- ein etwas ausführlicheres 12-seitiges sogenanntes „Essenzpapier“ ([190318 IMEP-Essenzpapier.pdf](#)),
- die 19-seitige Präsentation von Erster Bürgermeister Tobias Meigel, inhaltlich identisch, aber mit einigen hilfreichen Schaubildern auf den Seiten 12-17 ([IMEP Präsentation Stadt Herr Meigel.pdf](#)),
- die 31-seitige Präsentation des Büros Brenner mit den Schwerpunkt Radverkehr und dabei auf die zu gewinnende Nutzergruppe „Besorgt, aber interessiert“ (S.11-27) ([IMEP Präsentation brenner Bernard.pdf](#))
- 18 Matrizen über die Korrelation von Anregungen des 1. Planungscafés vom 06.02.2018 mit Handlungsfeldern von Stadt und IMEP ([Auswertung Planungscafe IMEP_2018_02_06.pdf](#))

Die 70-seitige IIMEP-Kurzfassung ist nicht (mehr ?) über die Ratsdrucksachen aufrufbar. Der direkte Link: [IMEP Kurzfassung](#)

7 https://www.herrenberg.de/de/Mitmachstadt/Projekte/Projekte-A-Z/Projekt?project_id=37

8 Der Herrenberger ADFC hat die Maßnahmen kritisch beurteilt und wohl auch Veränderungen initiiert.

9 Wobei das Parkhauses Hindenburgstraße dank der BI mittlerweile gestorben ist

10 Wobei das „autofrei“ bewußt(?) unkonkret gehalten wird (beide Seiten des Grabens? nur einer? Oder gar keiner?) Im [190318 IMEP-Essenzpapier.pdf](#) wird die Abhängigkeit zum gestrichenen Parkhaus Hindenburgstraße herausgestellt: Errichtung der Parkhäuser an der Hindenburgstraße – Entscheidung durch Bürgerentscheid (einhergehend mit einem weitgehend autofreien Graben)

geschehen, insbesondere, wenn man das Leitbild (IMEP Kap.3.1) auch nur halbwegs ernst nimmt.

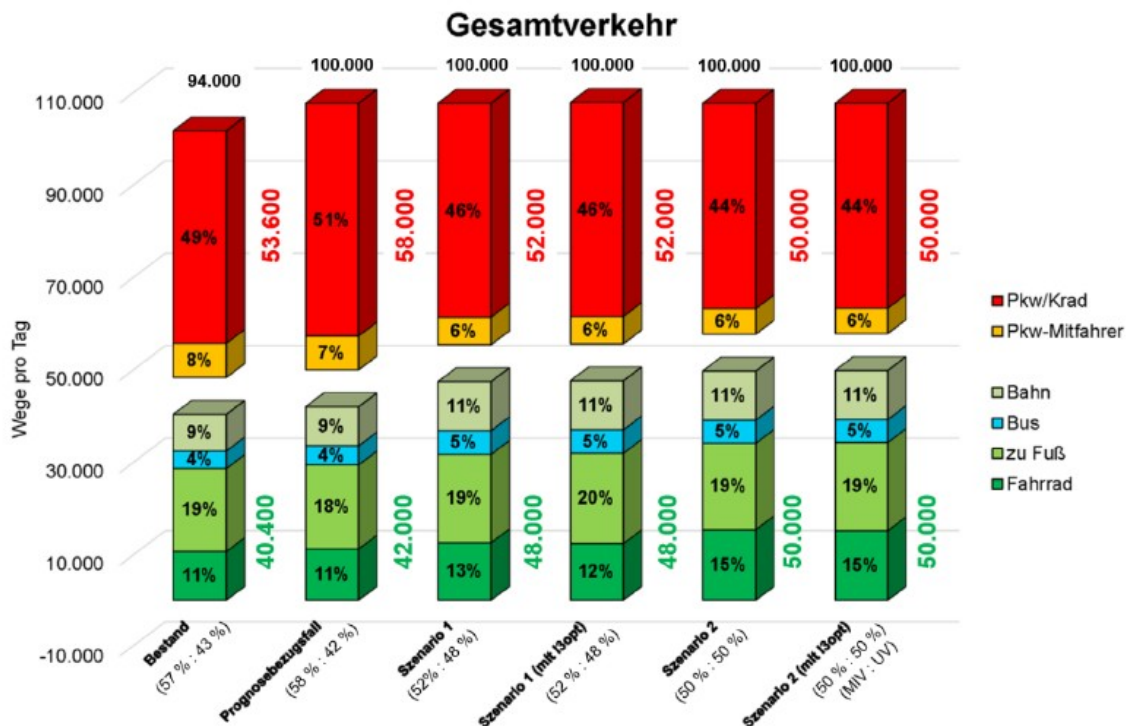


Bild 2: Prognose des Modal Split (Gesamtverkehr)

aus: [IMEP Kurzfassung](#) S.22

(-) Maßnahmen gegen die Auswirkungen des Klimawandels finden im IMEP keine wirkliche Berücksichtigung (z.B. Hitze->Schatten durch Bäume; Luft->Frischluftschneisen/ kein Zubauen; Starkregen->Grünflächen zwecks Versickerung). Das Wort „Klimawandel“ kommt nicht einmal vor.

(+) Ansonsten bin ich überrascht, wie gut lesbar und nachvollziehbar die IMEP-Dokumente, insb, die [IMEP Kurzfassung](#) sind.

Es gibt neben der Bewertungstabelle über die vier Planvarianten eine „alternative“ von Christoph (Anhang: *2017-09-22-Schreiben-an-Gemeinderäte-und-Stadtverwaltung-Mängel-in-der-Beratungsvorlage-mit-korrigierter-Bewertungstabelle.pdf*)

(3.2) Wie stehen die Gemeinderatsparteien zum IMEP?

Alle Parteien haben dem IMEP zugestimmt. Laut Thomas Deines (Freie Wähler) haben alle Parteien (außer den Grünen) Änderungen eingebracht.

(4) Ist mit der Verabschiedung des IMEP auch der I3opt verabschiedet worden?

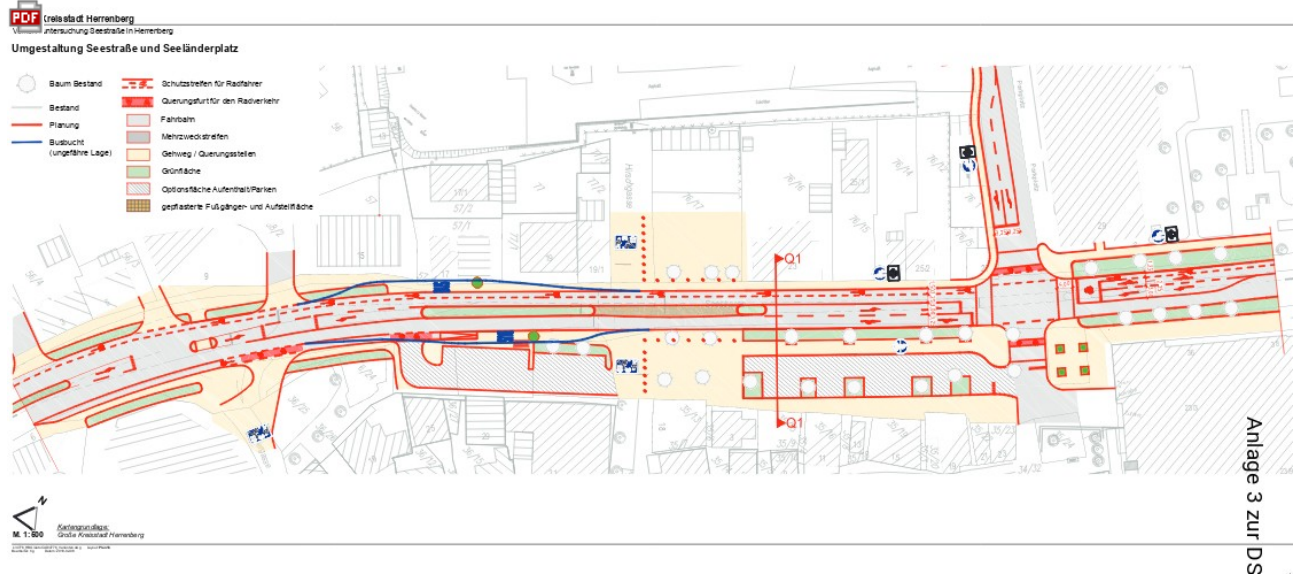
Ja und nein.

- **Nein** - im IMEP ist die I3opt-Variante eine von vielen.¹¹
- **Ja** - laut IMEP-Flyer ist der „Bahndurchstich (I3Opt) als neue Entlastungsstrasse“ gesetzt

¹¹ Der Vorwurf insbesondere an die Grünen ist, dass mit IMEP heimlich i3opt durchgewunken wurde. Das scheint mir nicht der Fall: IMEP hat 2 Hauptszenarien mit jeweils zwei Unterszenarien, die mit I3opt und die ohne I3opt. Welche der Szenarien realisiert wird, geht aus dem Plan nicht hervor. Außerdem ist mittlerweile das Parkhaus in der Hindenburgstraße gestorben. Der IMEP muss an dieser Stelle (Abfangen des MIV aus Richtung Gültstein/Hildrizhausener Straße) sowieso überarbeitet werden und kann deshalb noch nicht als endgültig angesehen werden.

(5) Seestraße¹²:

Laut Gemeinderatsbeschluss vom 13.11.2018 soll durch Umgestaltung der Seestraße das neubebaute Seeländerareal an die Altstadt angebunden werden.



aus: [\[öff\] _Anlage-3_Verkehrsplan \(15.05.2019 15:43\)](#)

(5.1.) Pros & Cons:

(-) Die wesentlichen Mittel (Tempo 30, optische Umgestaltung, Mittelstreifen durchgängig als Abbiegespur bzw. Fußgängerübergang) sind rein kosmetische Maßnahmen, mit denen die Seestraße nie und nimmer zum angestrebten „Boulevard“ wird (Tempo 30 etwa ist heute schon Realität aufgrund der vielen Ampelstopps und des Verkehrsaufkommens; die Abbiegespuren gibts auch heute schon).

(-) Die „Schutzstreifen für Radfahrer“ erhöhen nachweislich die Gefährdung von Radfahrern, weil Autofahrer die Radler dichter überholen¹³

¹² Alle Dokumente finden sich auf https://www.herrenberg.de/de/Mitmachstadt/Projekte/Projekte-A-Z/Projekt?project_id=65.

Das sind:

- Die Preisträger des Wettbewerbs [1.Preis.pdf](#) , [2. Preis.pdf](#), [3. Preis.pdf](#), [Anerkennung.pdf](#)
- Als pdf gibt es drei Ratsdrucksachen: Vorlage, Beschluss, Auszug (wobei die letzten beiden identisch sind)
- Anlagen sind:
 - [\[öff\] _Anlage-2_Abgrenzung \(15.05.2019 15:43\)](#)
 - [\[öff\] _Anlage-3_Verkehrsplan \(15.05.2019 15:43\)](#)
 - [\[öff\] _Anlage-5_Übersichtsplan_A4 \(15.05.2019 15:43\)](#)
 - [\[öff\] _Anlage-6_Bauabschnitte \(15.05.2019 15:43\)](#)
 - [\[öff\] _Anlage-7_HH-Antrag \(15.05.2019 15:43\)](#) der Grünen: Einbeziehung der Hirschgasse
 - [\[öff\] GR-Antrag Nr. 23-2018-Umbau Seestraße \(2019-05-15 15:43:39\)](#) der SPD

Das Projekt gehört zum Sanierungsgebiet [Stadtentwicklung III / Westliche Innenstadt](#)

¹³ Da gabs neulich nen Post vom ADFC Stuttgart auf twitter... - ich find ihn leider nicht...

(5.2) Hat i3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Seestraße“?

(-) Laut offiziellen Planzahlen kaum... in allen IMEP-Szenarien (egal ob mit I3opt-Bahndurchstich oder ohne I3opt-Bahndurchstich) nimmt die MIV-Belastung laut [IMEP Kurzfassung](#) Kap 5.3 gegenüber heute bzw. der PBF-Schätzung (=nichts tun) signifikant auf etwa die Hälfte ab (auf 8.700-11.000 Fahrzeuge/Tag).

In auffälligem Widerspruch zu den IMEP Zahlen steht das von Erstem Bürgermeister Meigel genannte "Ziel von maximal 15.000" gegenüber heute "gerade 18.000" Fahrzeugen¹⁴.

(+) Meine Meinung: in Bezug auf die Seestraße sehe ich I3opt durchaus positiv. Laut IMEP soll die Seestraße zum "Stadtboulevard" ausgebaut werden. Mir scheint das Reduktionspotential mit I3opt unterschätzt, wenn es mit deutlich ehrgeizigeren MIV-Reduktionszielen verbunden ist – fällt doch der Verkehr einer der drei Hauptquellen weg.

14 Nachlesbar im „Beschluss“, aufrufbar über https://herrenberg.more-rubin1.de/beschluesse_details.php?vid=20181402100047&nid=ni_2018-GR-218&suchbegriffe=2018-043&select_gremium=&select_art=&status=1&x=5&y=6

(6) Herrenberg-Süd¹⁵



aus: <https://www.herrenberg.de/tools/partPlat/projects/pdfs/41/56dTNZ>

Geplant ist ein angeblich modernes, soziales, sozial gemischtes, ökologisches neues Wohnviertel für 1400 Einwohner im Baugebiet Zwerchweg und Kreuzen. Der Gemeinderat stimmte dem überarbeiteten Rahmenplan des Büros Wick+Partner zu. Die Planung erfolgte unter Beteiligung der Bürger; es gibt eine [Bürgerinitiative Herrenberg Süd](#)

Die BI¹⁶ fordert u.a.

- Verkehrsvermeidung an der Quelle als erster Schritt zu einer vernünftigen Verkehrswende
- Autoreduzierte Wohnformen
- Optimale Anbindung für den öffentlichen Nahverkehr ÖPNV, Bahnhaltestelle Zwerchweg

¹⁵ Die Dokumente der Stadt finden sich auf https://www.herrenberg.de/1267?project_id=41

- [Herrenberg-Süd_Infografik.pdf](#)
- Bilder aus der [Bürgerforum_Oktober 2016.pdf](#)

¹⁶ Auf der Homepage der BI findet sich auch eine Zusammenfassung der bisherigen [Planungen und Kommunikation mit der Stadt](#), eine [Überblickspräsentation](#) sowie eine Präsentation von [10 gute\(n\) Gründe\(n\) es besser zu machen als im Alzental](#)

- Kostenloser Citybus auch für Herrenberg (wie z.B. in Ammerbuch bereits umgesetzt)
- Optimale Fahrradwege
- Erhalt der Straßen als sicheren Lebensraum für die Bewohner der Siedlung, insbesondere für Kinder und ältere Menschen
- Umsetzung des Klimaschutzes in unserer Stadt vor Ort: global denken, lokal handeln

(6.1) Pros & Cons:

Herrenberg-Süd...

(-) folgt alten Denkmustern: das Wohnviertel ist laut dem von der Stadt beauftragtem Verkehrsgutachter [wem?] geplant mit 938 Autos auf 1400 Einwohner

(-) ist unnötig, wenn der von der Stadt verabschiedete Einwohner-Zielkorridor ernstgenommen wird (33.800 Einwohner bis 2035; durch aktuelle Bauprojekte werden bereits 2023 33.600 Einwohner erreicht; in der Stadt gibt es darüber hinaus 360 unbebaute Grundstücke)

(-) Laut BI existiert kein Konzept zur Vermeidung von Durchgangsverkehr. Dieser Punkt findet sich außerdem nicht einmal im Bewertungskatalog der verschiedenen Erschließungsvarianten.

(-) Laut BI ist eine Durchgangsstraße durch das Wohngebiet geplant, die die Fehler im Alzentel wiederholt (durch die Ost-West-Verbindung zwischen den zwei Hauptverkehrsstraßen L 1184 Horber Straße und B 296 Tübinger Straße (frühere B28))¹⁷

(-) bedeutet zusätzliche Verkehrsbelastung der Horber Straße Richtung Innenstadt/Reinhold-Schick-Platz

(+) schafft Wohnraum

(6.2) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Herrenberg-Süd“?

(+) Falls das Wohnviertel gebaut wird, kann der zu erwartende zusätzliche Verkehr nur durch I3opt vom Schickplatz ferngehalten werden

¹⁷ ...die ich allerdings auf den Dokumenten der Stadt nicht sehe.

Christoph: „Weitere negative Auswirkungen sind für Herrenberg Süd in Verbindung mit dem vom KFZ Durchgangsverkehr abgeklebten Alzentel zu erwarten: Der Verkehr in der Variante 1a liegt dann bereits bei 3200 PKW / Tag (der ursächliche originäre Verkehr HBG.-Süd beträgt 1400 PKW / Tag) . Die Staubschlucker im neuen durchmischten (viele Sozialwohnungen) und hoch verdichteten Gebiet werden sich darauf ‚freuen‘.“

(7) Alzental¹⁸

Das Wohngebiet wird zur Durchfahrt in West-Ost-Richtung und umgekehrt genutzt, um Verkehrsstauungen in der Horber Straße, am Reinhold-Schick-Platz und in der Hindenburgstraße zu umfahren oder um Wege z.B. zum Schulzentrum Längenholz abzukürzen. Laut Stadt bzw. dem untersuchenden Büro Brenner kann nur ein physischer Eingriff in den Straßenraum mittels Durchfahrtsperren bewirken, dass die Durchfahrt durch das Alzental nicht mehr stattfindet.



Unechte Einbahnstraßen soll es im Bereich Goethestraße/Alzentalstraße geben. Bei den echten Einbahnstraßen gibt es neben dem Schild „Verbot der Einfahrt“ auch das blaue Einbahnstraßen-Schild mit der Richtungsvorgabe

Aus Gäubote vom 19.7.2019 („Durchgängige Befahrbarkeit“ wird aufgehoben“: s. Anlage GB_2019-07-19_Alzental.pdf)

Anwohner befürchten laut Gäubote mit der Einbahnstraßenregelung aber lediglich eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs (s. Anl. GB_2019-08-01_Alzental.pdf)

Dazu Carsten:

Das mit dem Alzental ist soweit in Ordnung. Das war ja schon lange geplant. Die Stadt hat jetzt nur nachgebessert. Das neue Konzept der Stadt hat massive Schwächen. Der Verkehr wird definitiv in die Nebenstraßen gedrückt. Das wird neuen Ärger hervorrufen. Dennoch ist das jetzt erst mal besser als nichts. Da muss die Stadt vermutlich nachjustieren. Ich hatte einen Alternativvorschlag eingereicht (fast so radikal wie die Poller). Das war der Stadt zu radikal, wo doch die Pollerlösung als Vorschlag von der Stadt selbst kam. Da gab es aber offensichtlich zu großen Widerstand der Anwohner. So ist es halt. Jeder ist sich selbst der nächste. Jetzt nach dem Beschluss habe ich noch einmal einen Verbesserungsvorschlag eingereicht: Kölner Teller in der Erhardtstraße am Kinderhaus

¹⁸ auf der städtischen Homepage findet sich nur eine allgemeine [Beschreibung](#) des Problems und der Lösung

Alzentel sowie 10 km/h Begrenzung im Abschnitt Abbiegung Gültsteiner Straße/Erhardtstraße und Gemeindehaus/Ottoscher Garten. Da gab es aber noch keine Rückmeldung.

(7.1) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Verkehrsberuhigung Alzentel“?

Nein: Grund für den Durchgangsverkehr ist eine Abkürzung Richtung Schulzentrum/Freibad bzw. Hildrizhausener Straße. I3opt hat nur Bedeutung für Verkehr in Richtung Nagold und Nufringen.

(8) Bahnhofstraße¹⁹

Kino die x-te?

Die Überplanung des Bereichs Bahnhofstraße 4 (ehemaliges Stabi-Areal) soll den Bereich Bahnhofstraße und Reinhold-Schick-Platz aufwerten und Kaufkraft anziehen.

Der Bebauungsplan ist seit 4. Juli 2019 inkraft.



Abbildung 5: Lageplan (Auszug aus den Vorhaben und Erschließungsplänen mit Stand vom 1.10.2018)



Abbildung 6: Ansicht vom Busbahnhof (Auszug aus den Vorhaben und Erschließungsplänen mit Stand vom 1.10.2018)

19 Die städtischen Dokumente finden sich auf https://www.herrenberg.de/de/Mitmachstadt/Projekte/Projekte-A-Z/Projekt?project_id=64

- eine [1_Abwägungstabelle.pdf](#) (Altlasten, Artenschutz, Wasserschutz... usw)
- der Bebauungsplan [2a_VBPlan-gezeichnet.pdf](#)
- der Erschließungsplan [2b_Vorhaben-Erschließungsplaene.pdf](#)
- dasselbe in Textform [3_Textteil.pdf](#)
- eine [4_Begründung.pdf](#)
- eine sog. [5_Satzung.pdf](#)
- die [6_Amtliche Bekanntmachung Satzungsbeschluss 2019-07-04.pdf](#)

Als pdf gibt es drei Ratsdrucksachen für die GR-Sitzung 19.02.2019 : Vorlage, Beschluss, Auszug (wobei die letzten beiden identisch sind)

Das Projekt gehört zum Sanierungsgebiet [Stadtentwicklung III / Westliche Innenstadt](#)

(8.1) Pros & Cons:

Die Bebauung

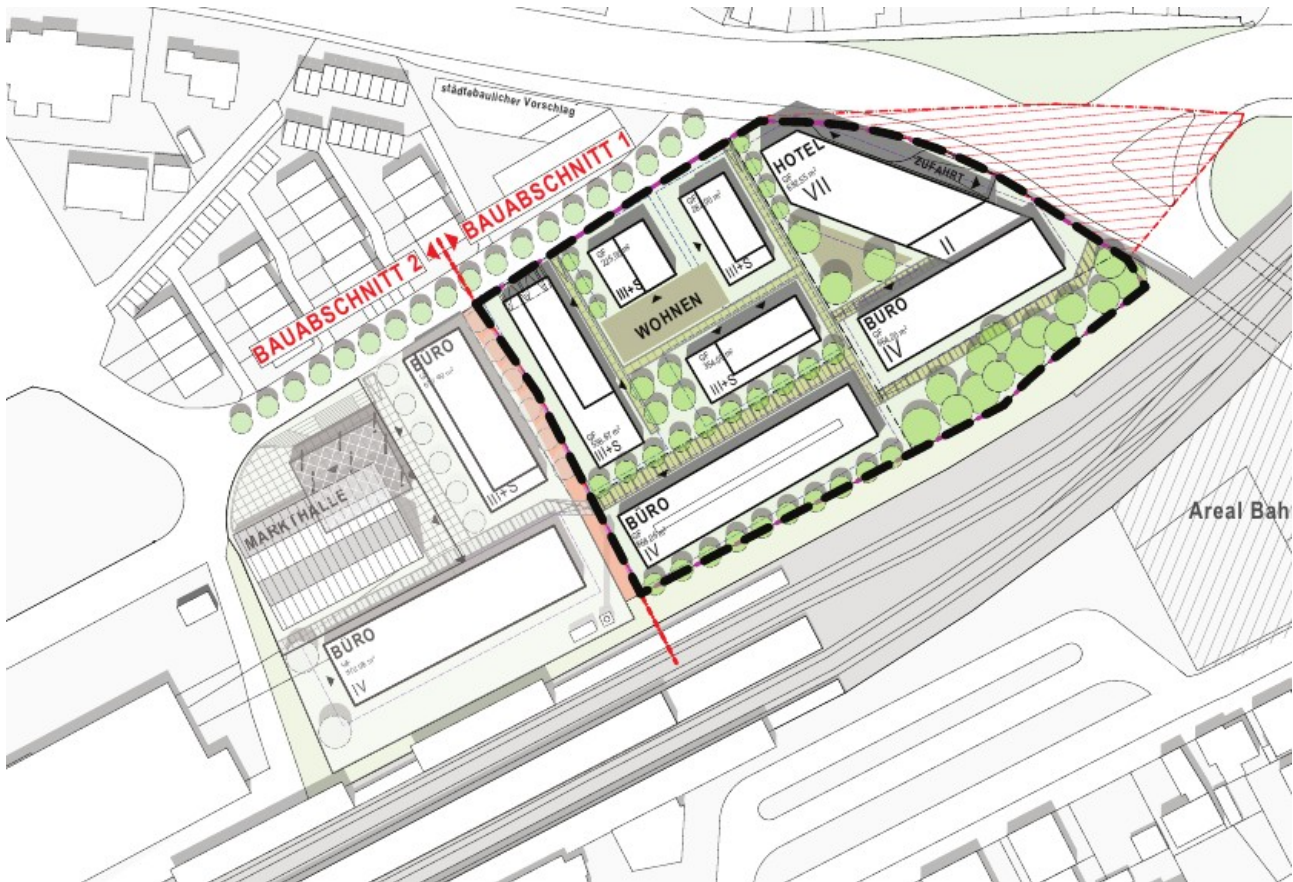
(+) ist ein Mittel, um Kaufkraft nach Herrenberg zu locken

(-) ist ein Mittel, um zusätzlichen Verkehr nach Herrenberg zu locken

(8.2) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Bahnhofstraße“?

(+) Ja. Der Bahnhofsareal-Zielverkehr aus Richtung Nagold fährt nicht mehr über den Reinhold-Schick-Platz. Keine Auswirkungen hat I3Opt für den Verkehr aus Horb bzw. aus Richtung Gültstein/Hildrizhausener-Straße; der fährt weiterhin über den Reinhold-Schick-Platz.

(9) BayWa-Areal (Nördlich Bahnhof)²⁰



Das Quartier mit Büroflächen, Wohnraum, Hotel und Gastronomie soll einen Beitrag zur Innenstadtentwicklung in Herrenberg leisten und eine innerstädtische Brachfläche - das ehemalige BayWa-Gelände - neu beleben.

Der Pläne werden am 26.3.2019 im Gemeinderat angenommen.

(9.1) Pros & Cons:

Herrenberg-Süd...

(+) schafft Wohn- und Büroraum

.

(-) erzeugt zusätzlichen Verkehr

²⁰ Die Dokumente der Stadt finden sich auf https://www.herrenberg.de/de/Mitmachstadt/Projekte/Projekte-A-Z/Projekt?project_id=36

- Lageplan [öff] Städtebauliches Konzept Büro ISIN, Stand: 23.04.2018 (15.05.2019 15:43)
- Lageplan neu [öff] Überarbeitetes Städtebauliches Konzept Büro Wick+Partner, Stand: 03.01.2019 (15.05.2019 15:43)
- [öff] Entwurf Bewertungsmatrix für das Investorenauswahlverfahren, Stand: 22.02.2019 (15.05.2019 15:43)
- [öff] Entwurf Auslobung Teil A, Investorenauswahlverfahren, Stand: 28.02.2019 (15.05.2019 15:43)

Als pdf gibt es drei Ratsdrucksachen für die GR-Sitzung 19.02.2019: Vorlage, Beschluss, Auszug (wobei die letzten beiden identisch sind)

Das Projekt gehört eventuell zum Sanierungsgebiet [Stadtentwicklung III / Westliche Innenstadt](#) – das Bild ist leider abgeschnitten

(9.2) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „BayWa-Areal (Nördlich Bahnhof)“?

(+) Verkehr in und aus Richtung Horb muss nicht mehr über den Reinhold-Schick-Platz geleitet werden

(10) Seecube / Nufringer Tor²¹

Am nördlichen Stadteingang soll auf der gegenwärtigen Brachfläche ein Gebäude entstehen, das den Auftakt zum geplanten Stadtboulevard entlang der Seestraße bilden soll.



(10.1) Pros & Cons:

...nichts dagegen

(10.2) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Seecube / Nufringer Tor“?

Nö.

²¹ Die Dokumente der Stadt finde sich auf https://www.herrenberg.de/de/Mitmachstadt/Projekte/Projekte-A-Z/Projekt?project_id=54 mit [1_Planzeichnung.pdf](#), und dazugehöriger [2_Legende.pdf](#) , [3_Textteil.pdf](#) und [4_Begründung.pdf](#)

Das Projekt gehört nicht zum Sanierungsgebiet [Stadtentwicklung III / Westliche Innenstadt](#)

(11) Seeländer²²

Auf dem Grundstück des ehemaligen Bauhofs entsteht momentan ein Gebäudekomplex mit einem Nutzungsmix aus fünf Einzelhandelsgeschäften, Gastronomie, Büros, Wohnungen, Parkdeck (mit 200 Parkplätzen) sowie Kindertagesstätte und Technischem Rathaus.



aus: [Kreiszeitung](#)



Boulevard ohne Autos. Mobilitätswende offenkundig erreicht!!! Aus: [Kreiszeitung 11.2.2018 „Es geht voran ...“](#)

22 Von der Stadt gibts keine Dokumente außer https://www.herrenberg.de/de/Mitmachstadt/Projekte/Projekte-A-Z/Projekt?project_id=63

(11.1) Pros & Cons:

(+) schafft Wohn-, Geschäfts- und Büroraum

(+) hilft, Kaufkraft anzuziehen

.

(-) erzeugt zusätzlichen Verkehr

.

(11.2) Hat I3opt eine Auswirkung auf das Projekt „Seeländer-Areal“?

Nein. Verkehr aus Richtung Horb und Göltschen/Hildrizhausener Straße muss weiter über Reinhold-Schick-Platz geleitet werden

(12) Weitere Links

Ein Beitrag im SWR1 zur Modellstadt Herrenberg:

<https://www.swr.de/swr1/bw/swr1themaheute/Lebenswert-oder-nachteilig.swr1-thema-heute-autofreie-innenstadt-100.html>

Gäubote: Die Links zu alten Gäubote-Artikeln funktionieren alle nicht mehr (der Gäubote hat wohl sein System umgestellt, ohne die alten Links umzuleiten)

Beispiel "vorausschauende Stadtpolitik": Stadt nicht zubauen! Luftreinhalteplan Backnang

https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplan/Luftreinhalteplan_Backnang.pdf

Geht doch - Stadt ohne Autos (Pontevedra):

<https://www.google.com/amp/s/www.sueddeutsche.de/wirtschaft/pontevedra-fussgaenger-autos-1.4259542!amp>

<https://www.daserste.de/information/politik-weltgeschehen/weltspiegel/videos/spanien-pontevedra-paradies-fuer-fuessgaenger-video-100.html>

Mitgeschickte Anlagen:

Alzental GB_2019-07-19_Alzental.pdf

I3Opt: Leonberger-Zeitung_i3opt_.pdf

StZ20190414_Backnang-Luftreinhalteplan.pdf

StZ20190731_Stuttgart-Rathausplatz-Baeume

Bitte wenden: (Hermann)Präsentation von Winne Hermann zum Thema "Bitte wenden!" bekommen (u.a. gezeigt am 16.11. im Stadt der Zukunft"-Kongress der Böllstiftung)
181116_Tagung_Kommunale_Verkehrswende_Böll.pdf

Korrigierte IMEP-Bewertungsmatrix: *2017-09-22-Schreiben-an-Gemeinderäte-und-Stadtverwaltung-Mängel-in-der-Beratungsvorlage-mit-korrigierter-Bewertungstabelle.pdfB*