

- **(2) Was ist eigentlich der I3opt?**

I3 + I5 – Bereich Horber Straße



L:\4592\ppoi\4592_06.pptx



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

(-) 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.