

Ulrich Kurz
Sprecher der VCD-Ortsgruppe Herrenberg
Rathausgasse 4
07032-5623
ulrich.kurz@posteo.de

<https://bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/herrenberg>

Stellungnahme der VCD Ortsgruppe Herrenberg zum geplanten Lärmaktionsplan Phase 4

Der Lärmaktionsplan Phase 2 (2016) liegt lange zurück, auf den LAP Phase 3 wurde mit Hinweis auf die Maßnahmen der "Modellstadt Herrenberg" verzichtet. Die Ortsgruppe des VCD Herrenberg begrüßt, dass nun die vierte Stufe des LAP in Angriff genommen wurde.

Der Lärmaktionsplan legt den Fokus auf durch Straßenlärm verursachten Lärm. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die gesetzlich vorgegebenen Orientierungs-, Richt- und Grenzwerte nicht unmittelbar anwendbar sind (S.9), auch gebe es keine bundesweit gültigen Regelungen (S.11). Im LAP werden die auf S.12 tabellarisch aufgeführten Lärmgrenzwerte als Richtschnur verwendet, bei deren Überschreitung eine Verpflichtung der Behörden bestehe, einzuschreiten (S.13f).

Als Konsequenz der rechtlichen Uneindeutigkeit besteht ein gewisser Spielraum bei der Erstellung eines konkreten Lärmaktionsplanes. Im Falle von Herrenberg werden etwa Lärmspitzen explizit ausgeschlossen, da ihre Ursache („Hund oder Auto“) nicht identifizierbar seien (S.8).

Diese Einschränkung halten wir für sehr problematisch (Begründung und daraus folgende Aktion siehe unter Punkt

(1) Intensivierung nicht-stationärer Geschwindigkeitsüberwachung

in der nachfolgenden Liste („Zusätzliche Maßnahmen“).

Auf Seite 19, unter Punkt 11 („Entlastung der Innenstadt durch optimierte Verkehrsvariante“) wird auf langfristige zukünftige Planungen verwiesen. Die Hauptursache des Problems ist anerkannterweise der massive, zum größten

Teil hausgemachte, also innerstädtische Quell- Zielverkehr bei gleichzeitig limitiertem Straßenraum. Wie das Problem mit „pull & push“-Mitteln kurzfristig angegangen kann, siehe unsere Vorschläge

(2) Erhöhung und Staffelung der Parkgebühren / Attraktiverer ÖPNV

(3) Steigerung der Attraktivität nicht-automobiler Mobilität (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV)

Der LAP weist auf S. 14 darauf hin, dass „im gesamten Straßenverkehrsnetz einheitliche Regelungen sinnvoll“ seien. Wir vom VCD halten aus diesem Grund eine einheitliche Tempobegrenzung auf Tempo 30 in der gesamten Stadt für sinnvoll:

(4) Einheitliches Tempo 30.

Zusätzliche Maßnahmen:

(1) Intensivierung nicht-stationärer Geschwindigkeitsüberwachung

Stress erzeugender und im Extremfall gesundheitsgefährdender Lärm entsteht auch durch plötzliche, kurzzeitige Lärmspitzen, insbesondere bei ansonsten ruhigem Umfeld (etwa in den Nachtstunden), hervorgerufen durch aufheulende Motoren von Autos („Autoposern“) und insbesondere von Motorrädern (oft bewusst verstärkt durch Öffnung des Klappenauspuffs). So machen Anwohnende auch die Erfahrung, dass vor bekannten stationären Geschwindigkeitskontrollen kurz abgebremst wird, um unmittelbar danach umso lauter zu beschleunigen.

Berichtet werden solche "Hotspots" etwa

- auf der B 296 zwischen Herrenberg und Affstätt (hier schallt der Lärm bis zur Altstadt und zur Lämmleshalde)
- auf der L 1362 / Nagolder Straße stadtauswärts auf Höhe Einmündung Zwickauer Straße
- auf der Hildrizhauser Straße ab Ortsende. Die Straße zum Waldfriedhof ist eine beliebte Strecke bei MotorradfahrerInnen. Betroffen vom Motorradlärm ist v.a. das Ehbühl.

Hier könnten zusätzlich temporär und in geringer Entfernung zu den stationären Apparaten angebrachte, **nicht-stationäre Kontrollen eine positive Lenkungswirkung haben.**

Die Nordumfahrung K 1081 wird im LAP nicht berücksichtigt. Nach unserer Information wird aber von dort ausgehender Verkehrslärm in Holdergraben, Teilen der Schwarzwaldsiedlung und Teilen von Affstätt als störend erlebt. Entsprechend wünschenswert wären Lärmschutzmaßnahmen.

Zum Schutz der betroffenen Anlieger können mittlerweile auch sog. "**Lärmbliizer**" (<https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/laermblitzer-berlin/>) eingesetzt werden.

(2) Erhöhung und Staffelung der Parkgebühren / Attraktiverer ÖPNV

Da „hausgemachter“ Autoverkehr in Herrenberg die Hauptquelle gesundheitsgefährdenden Lärms ist, kann im Sinne von Push&Pull eine Verlagerung vom MIV zugunsten nicht-motorisierten Verkehrsmitteln mit verschiedenen Mitteln begünstigt werden. Ein mögliches Mittel ist die **Erhöhung von Parkgebühren** bei gleichzeitiger Verbesserung des ÖPNV (günstige Preise, verlässliche Fahrpläne). Eine differenzierte, zielgerichtetere Wirkung kann durch **gestaffelte Parkgebühren** erreicht werden, konkret: durch stark erhöhte Preise innerhalb des Altstadttrings (am Oberen und Unteren Graben), bei gleichzeitig vergleichsweise günstigen Preisen bei den immer noch in fußläufiger Entfernung liegenden weiter entfernten Parkmöglichkeiten [1].

Zusätzlich wünschenswert wäre eine **Informationskampagne** der Stadt, die auf die vorhandenen Parkmöglichkeiten hinweist.

(3) Steigerung der Attraktivität nicht-automobiler Mobilität (Rad- und Fußverkehr, ÖPNV)

Eine positive Fuß- und Radinfrastruktur hat nachweislich positive Auswirkung auf die Wahl der Verkehrsmittel. Im Hinblick auf die Radinfrastruktur ist endlich ein erster Schritt getan, den Radverkehrsplan umzusetzen. Die Situation für **Zufußgehende** ist dem entgegen nach wie vor unbefriedigend. Seit unserer Umfrage 2022, durch die viele Mängel sichtbar wurden, hat sich nichts zum Positiven verändert [2].

Der Hauptgrund, warum der städtische **ÖPNV** von Pendlerinnen und Pendlern nicht angenommen wird, ist die Unpünktlichkeit. Hierdurch werden die Anschlüsse von/zu Gäubahn, Ammertalbahn, S-Bahn und anderen Bussen oft nicht erreicht [3]. Zu einer möglichen Verbesserung der ÖPNV-Qualität würde eine **Ampelvorrangschaltung**, die bereits vor längerer Zeit von der Stadt in Spiel gebracht wurde, helfen. Eine solche gibt es beispielsweise in Stuttgart.

(4) Einheitliches Tempo 30

Der VCD befürwortet in Einklang mit den Empfehlungen des Umweltbundesamtes [4] ein einheitliches Tempo 30 innerhalb der Stadt – auch aufgrund von Lärmschutz. Nicht nur, weil die mit Geldern der Modellstadt eingeführte dynamische Steuerung umstritten ist und von Kritikern als verwirrender "Flickenteppich" wahrgenommen wird, sondern auch aufgrund der **finanziellen Situation** der Stadt.

Sinnvolle technische Verkehrsinfrastruktur wird gegenwärtig aus Kostengründen (und Kompetenzgründen) nicht repariert oder sogar abgebaut. Dasselbe Schicksal ist für die dynamische Steuerung zu befürchten [5].

Fazit

Wir haben den Entwurf zum LAP Phase 4 als methodisch sauber und sehr lesbar empfunden. Die von uns aufgeführten vier Zusatzempfehlungen weisen über die selbstauferlegte Beschränkung auf Maßnahmen, die ausschließlich aufgrund der Lärmkartierung durch Straßenlärm betroffener Wohnhäuser erfolgt, hinaus.

Dennoch halten wir einen ganzheitlichen Ansatz für notwendig, der sowohl die vom Verkehrsministerium vorgegebenen Ziele (Verdopplung des öffentlichen Verkehrs, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land, jeder zweite Weg selbst-aktiv zu Fuß oder mit dem Rad) berücksichtigt (Anm. [6]).

Der Gesamtzusammenhang wird auch von der Verwaltung in der Drucksache DS 2025-132 [7] herausgestellt:

Leitbild, Handlungsfeld 4:

- Z 1: Intensivierung einer ganzheitlichen Mobilitätspolitik zur nachhaltigen Steuerung und Minimierung des motorisierten Individualverkehrs und zum Ausbau des Umweltverbundes.
- Z 4: Minderung der Trennwirkung und Reduzierung der Umweltbelastungen entlang der Hauptverkehrsachsen durch Reduzierung der Verkehrsmengen.

Ganzheitlicher Ansatz schließt ein:

- eine **kompakte, dichte Stadtstruktur** mit kurzen Wegen,
- eine gute und sichere **Rad- und Fußinfrastruktur**,
- eine **klare Verkehrspolitik**, die Stellplätze reguliert bzw. Parkraum bewusst limitiert,
- ein qualitativ gutes **ÖPNV-Angebot**,
- eine konsequente **Förderung des Umweltverbunds** (Rad/Fuß/ÖPNV) statt Auto-Fokus.

Ganz allgemein erwarten wir von Stadt und Gemeinderat, insbesondere auch vom **Ordnungsamt**, dass die erweiterten Möglichkeiten, die sich durch die Novellierung der StVO für Herrenberg ergeben, genutzt werden.

Die im Leitbild, Handlungsfeld 4 formulierten Ziele könnten darüber hinaus durch die Einführung eines **Mobilitätspasses** unterstützt werden. Der Mobilitätspass ist ein Angebot des Ministeriums für Verkehr Baden Württemberg an die Kommunen, eine Lenkungswirkung in Richtung „ganzheitlicher Mobilitätspolitik“ (Z1) zu erzielen [8]. Der **Landkreis Böblingen** gehört zu den 21 Modellregionen, die am Konzept beteiligt waren [9].

Hinweise zum Dokument LAP Phase 4 (Entwurf)

- in der Tabelle 3 auf S. 16 besteht ein Loch bei der Darstellung des Pegelbereichs. In der jeweiligen Spalte links außen müsste 60 heißen >59, 65 müsste > 64 heißen usw..)
- Auf Seite 19 werden geplante Maßnahmen aus LAP 2 aufgelistet. Für Seestraße (Punkt 1) und Hindenburgstraße (Punkt 2) wird eine feste Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 als „erledigt“ bewertet. Tatsächlich sind hier auch dynamisch geregelte höhere Geschwindigkeiten möglich.

Im Anhang (Herrenberg_Maßnahmen_Liste.pdf) eine Auflistung von Ideen und Maßnahmen aus Herrenberger Plänen. Diese Liste dient dem VCD als Checkliste bei Verkehrsthemen.

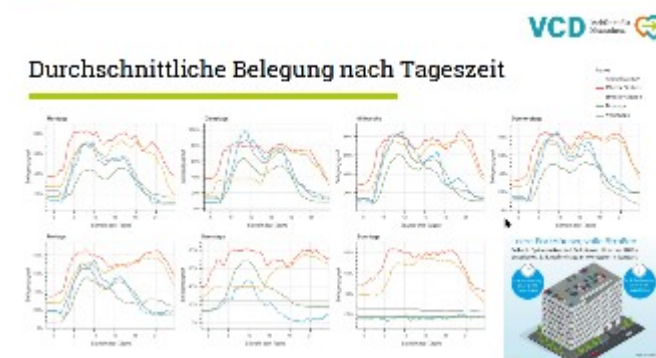
Wir als VCD Herrenberg bedanken uns ausdrücklich, dass wir als „Träger öffentlicher Belange“ frühzeitig Stellung zum LAP nehmen konnten.

Anmerkungen:

[1] Eine Auswertung des Parkplatzangebots durch den VCD hat gezeigt, dass es in Herrenberg KEINE Parkplatznot gibt:

https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Verbaende/Herrenberg/VCD-Praesentation_Parkplaetze-MF-220913.pdf

Ein Problem unserer Untersuchung war allerdings, dass nur für einen Teil der Parkmöglichkeiten Belegungszahlen verfügbar waren.



Dasselbe Problem hat übrigens das "Stadtnavi", das nur einen Bruchteil der in Herrenberg verfügbaren Parkmöglichkeiten anzeigt und deshalb als Parkleitsystem nur unzureichend funktioniert – im Gegensatz etwa zum Ludwigsburger Stadtnavi, das auf derselben Code-, aber besserer Datengrundlage basiert (Ludwigsburg: gelb; Herrenberg: grün):

Parkinformationsliste	Parkinformationsliste
Akademiehof 19 von 139 Stellplätzen verfügbar Arena 184 von 219 Stellplätzen verfügbar Arsenalplatz 0 von 109 Stellplätzen verfügbar Asperger Straße 97 von 100 Stellplätzen verfügbar BLEYLE 138 von 138 Stellplätzen verfügbar Bahnhof 95 von 95 Stellplätzen verfügbar Bahnpassage 1 18 von 38 Stellplätzen verfügbar Bahnpassage 2 11 von 40 Stellplätzen verfügbar	Altstadtgarage 70 von 97 Stellplätzen verfügbar Bronntor 45 von 90 Stellplätzen verfügbar Volksbank 5 von 47 Stellplätzen verfügbar Wohnmobillahafen Herrenberg 6 von 10 Stellplätzen verfügbar

Eine Rundfahrt per Fahrrad durch die Parkmöglichkeiten kam zum erwarteten Ergebnis – es GIBT genügend Parkplätze in Herrenberg

(<https://bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/herrenberg/heiss-diskutiert-in-herrenberg-die-vier-temporaer-zu-einer-begebnungsstaette-umgewidmeten-parkplaetze-am-place-de-tarare>)

[2] Als **Hauptprobleme** in Herrenberg wurden genannt:

- die Unterführungen,
- die Ampelschaltungen,
- der Fußgängerübergang am Schickplatz,
- die Konflikte mit Radfahrenden, Lieferdiensten, Autoschleichverkehr in der Altstadt,
- die Falschparker,
- das Altstadtpflaster.

"Zu Fuß, Die vergessene Art sich fortzubewegen": _

https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Verbaende/Herrenberg/VCD-Praesentation_Zu_Fuss_Umfrage-UK_221213.pdf

[3] https://bw.vcd.org/fileadmin/user_upload/BW/Verbaende/Herrenberg/VCD-Praesentation_OEPNV_Umfrage-240213.pdf

[4] <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/tempolimittgpt.com>

[5] Die mit Modellstadtgeldern eingeführten Parksensoren sind seit langem außer Betrieb und werden wohl nie mehr repariert.



Das an den Stadteingängen stehende Parkleitsystem hat jahrelang falsche Zahlen angezeigt und wurde mittlerweile abgebaut. Eine Reparatur kam aus Kostengründen nicht infrage. Eine Erneuerung des Parkleitsystems zur Verhinderung von Parksuchverkehr ist wünschenswert.



Ein erster Ausfall der dynamischen Steuerung?



(fotografiert Woche 48)

[6] <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimamobilitaetsmonitor/unsere-ziele-fuer-die-verkehrswende-bis-2030>

[7] Sitzung des Gemeinderats, 21.10.2025, Lärmaktionsplanung Stadt Herrenberg, Stufe 4 - Beschluss zur Offenlage:

https://herrenberg.gremien.info/meeting?id=ni_2025-GR-431

[8] <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bahn-und-bus/mehr-qualitaet-im-oepnv/mobilitaetspass-fuer-den-oepnv>

[9] https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/240131_Ergebnisdokumentation_Mobilit%C3%A4tspass_barrierefrei.pdf