

An die Gemeinderätinnen und Gemeinderäte der Stadt Herrenberg
An die Stadtverwaltung Herrenberg z.H.v. Herrn Oberbürgermeister Thomas Sprißler

betrifft: Erschließung der Neubaugebiete, Verkehrsberuhigung

A) Verkehrskonzept

B) mangelhafte Entscheidungsvorlage des Verkehrsplanungsbüros brenner BERNARD betreffend Zielerreichungsgrad aller Varianten (Stand 25.08.2017) (Anlage 3 zur DS-Nr. 2017-081A vom 04.09.2017)

C) Pfortnerampel und elektronische Wechselbeschilderung zur Verkehrsumlenkung und Überlastungsprävention

Sehr geehrte Gemeinderätinnen, sehr geehrte Gemeinderäte,
Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Sprißler,

zu A) Verkehrskonzept

In der Gemeinderatssitzung am kommenden Dienstag 26.09.2017 soll die Stadtverwaltung autorisiert werden,

- die Variante 2 des Gutachtens brenner BERNARD weiterzuplanen.
- die Durchfahrten zwischen Alzentel und Schafhausfeld versuchsweise mittels Pollern komplett für den KFZ-Verkehr zu sperren.

Sollte Variante 2 tatsächlich weiterverfolgt werden und der Test zu einem bleibenden Ergebnis führen, entspräche dies der Variante 4 des Gutachtens brenner BERNARD.

Variante 4 heißt: Komplette Verlagerung der Verkehrsströme mitten in die neu geplanten Wohnsiedlungen Herrenberg Süd. Diese würden bei Realisierung von i3opt. noch verschärft. Die Minderung der Lebensqualität entlang der neuen Ost-West-Verbindung, die Minderung des Erholungswertes um das Freibad und das geplante Freizeitgelände und die Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes oberes Gutleuthaustal würden hier auf die Spitze getrieben. Für uns entsteht der Eindruck, dass mit der Brechstange ohne Konsens mit den Eigentümern und ohne Rücksicht auf die späteren Bewohner vorgegangen werden soll.

Zahlen zur Verkehrsbelastung:

Die Angaben zum Verkehr für eine Durchgangsstraße sind nicht verlässlich und widersprüchlich. Für Variante 4 wird die Zahl 3100 erwähnt (DS Nr. 2017-081, S.5), bei der Bürgeranhörung vom 01.06.2017 wurde bei der Expertenbefragung die Zahl von 3500-3600 genannt (Anlage 4 zur DS-Nr. 2017-081, S. 13). Hinzuzurechnen wären im Fall i3opt die Übernahme von zusätzlich 1300 Fahrten (davon +900 aus der Goethestraße, +400 aus der Erhardtstraße, siehe DS Nr. 2017-081, Anlage 1, S.18). Dies würde zu 4800-4900 KFZ pro Tag im dichtest besiedelten Wohnneubaugebiet Herrenbergs führen.

Die im Regionalplan vorgeschriebene erhebliche Besiedlungsverdichtung mit 90 Einwohnern pro Hektar in den Neubaugebieten Kreuzen und Zwerchweg im Vergleich zu 60 Einwohnern pro Hektar in den vorhandenen Wohngebieten erfordert unseres Erachtens eine besondere Rücksichtnahme.

Wo soviel auf dem Spiel steht, erwarten wir Gründlichkeit vor Schnelligkeit mit der Gefahr langfristig unerwünschter Wirkungen. **Das heißt vorsichtiges Vorgehen in der Erschließung ohne Durchgangsstraße unter Ausschöpfung aller verkehrsreduzierenden Maßnahmen inklusive der vorgeschlagenen Pfortnerampel und einer elektronischen Wechselbeschilderung mit Stau- und Umfahrungshinweisen am Ackermannkreisel.**

Frage zum Verkehrskonzept:

Was ist das für ein Konzept, das den gesamten Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr einfach nur von einem in das andere Wohngebiet verschiebt? Wie rechtfertigt die Planungsbehörde eine solche Ungleichbehandlung der Wohngebiete?

zu B) Entscheidungsrelevante Mängel im Bewertungskatalog des Verkehrsplanungsbüros brenner BERNARD:

Zur Bewertung der verschiedenen Erschließungsvarianten hat das Verkehrsplanungsbüro brenner BERNARD einen Kriterienkatalog entwickelt. **Variante 2 wurde mit 13 Punkten am höchsten bewertet. Der zugrunde liegende Bewertungskatalog enthält gravierende, für die Entscheidung bedeutsame Mängel:**

- **Punkt 4.2 des Bewertungskatalogs heißt: „Wirksame Vermeidung von Durchgangsverkehr im Alzental“**
Frage zu Punkt 4.2: Warum gilt dieses Ziel „Wirksame Vermeidung von Durchgangsverkehr“ nur im Alzental? Warum gilt dasselbe Ziel nicht auch für die Neubaugebiete?
Wir bitten um Verständnis, dass eine wirksame Vermeidung von Durchgangsverkehr ein mindestens gleichrangiges, unserer Meinung nach aufgrund der höheren Besiedlungsdichte sogar vorrangiges Ziel auch in den Neubaugebieten darstellt!
Der Bewertungspunkt: „Wirksame Vermeidung von Durchgangsverkehr in den Neubaugebieten“ fehlt im Bewertungskatalog. Er gehört so selbstverständlich in den Katalog aufgenommen, wie dies für das Alzental gilt.
Varianten mit Durchgangsstraße wie Variante 2 und 4 bekämen hier naturgemäß keine Punkte, in der Negativwirkung müsste außerdem die Zerstörung des Naherholungsgebietes oberes Gutleuthaustal, die Beeinträchtigung von Freizeitanlage und Freibad sowie die Gefährdung des Schülerverkehrs Erwähnung finden. Dagegen würden Varianten ohne Durchgangsstraße wie Variante 1 und 3 hier die volle Punktzahl erreichen.
- **Punkt 4.4 des Bewertungskatalogs „Verbesserung der Erreichbarkeit des Schul- und Freizeitzentrums Längenholz“ - gemeint ist hier für das Auto**
Frage zu Punkt 4.4: Mit welcher Berechtigung wurde dieses Ziel formuliert?
Das Schulzentrum und das Freibad sind mit dem Auto problemlos erreichbar, was bereits jetzt zu unnötigem Chaos im Bereich des Hallenbadparkplatzes führt. Es gibt keinen Grund, dies noch durch eine zusätzliche Anbindung anzuheizen. Das genaue Gegenteil wäre anzustreben: nicht mehr KFZ-Verkehr, sondern KFZ-Verkehrsberuhigung um die Schulen herum. Dasselbe gilt auch für das Freibad und das geplante Freizeitzentrum. Hierzu wären auch die Klagen der Anwohner zu hören. Allerorten wird die Verkehrsmisere beklagt, ein Mangel an Ruhe, ein Bewegungsmangel von Schülern, unnötige Elterntaxis, die Gefährdung des Schülerverkehrs durch den KFZ-Verkehr, mit dem Elterntaxis wieder begründet werden – ein Teufelskreis, der mit neuen Straßen erst recht in Gang gebracht wird. So führt die Förderung des KFZ-Verkehrs zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit insgesamt, weil alternativer Verkehr dadurch behindert wird.
Punkt 4.4 „Verbesserung der Erreichbarkeit des Schul- und Freizeitzentrums Längenholz“ ist als Ziel im Sinne der Erreichbarkeit mit dem Auto kontraproduktiv. Punkt 4.4 hat keine Berechtigung und gehört aus dem Bewertungskatalog entfernt.
Damit entfallen auch hier für Variante 2 und 4 Punkte. Außerdem müsste die Negativwirkung dieser Varianten hinsichtlich der angestrebten Verkehrsverlagerung auf alternative Mobilität in der Bewertungstabelle benannt werden.

Zu ergänzen:

- **Punkt 4.5 Gewährleistung eines intakten Naherholungsgebietes zwischen Herrenberg und Gültstein**
Dieses Ziel fehlt im Bewertungskatalog, obwohl es nicht hoch genug wertzuschätzen ist. Var. 2 und Var. 4 durchschneiden das Naherholungsgebiet oberes Gutleuthaustal und beeinträchtigen den Fahrradverkehr und insbesondere den Schülerverkehr und die Erholungsmöglichkeiten rund um das Freibad und das geplante Freizeitzentrum.

In den Neubaugebieten bietet sich die einmalige Chance einer modellhaften Siedlung der Zukunft mit Verkehrsvermeidung an der Quelle, die einen Verzicht auf eine Durchgangsstraße ermöglicht. Man bedenke die Kosten und die Mühe für notwendige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Straßenumbauten etc. in bereits bestehenden Wohngebieten, wie sie in allen Städten mit überbordendem Individualverkehr stattfinden, um die Wohnqualität zu erhalten und jetzt in der Goethestraße, Gültsteiner Straße, Erhardtstraße anstehen. Es ist absurd, mit einer Durchgangsstraße zuerst den Individualverkehr zu fördern und ihn dann mit teuren Rückbaumaßnahmen wieder beschränken zu müssen.

zu C) Pfortnerampel und elektronische Wechselbeschilderung mit Stauhinweisen zur Verkehrsumlenkung und Überlastungsprävention

Bisher keine Berücksichtigung in der Wertung findet der Vorschlag einer Pfortnerampel im Verbund mit elektronischer Wechselbeschilderung am Ackermannkreisel zur Verkehrsumlenkung und Verkehrsberuhigung **aller** im Süden Herrenbergs liegender Wohngebiete. Dies betrifft auch die Horber Straße und den Reinhold-Schick-Platz und leistet einen wichtigen Beitrag, um auf eine Ost-West-Verbindung verzichten zu können.

Verkehrsberuhigung in den bestehenden Siedlungen Alzentel/Schafhausfeld:

Die angestrebte Testphase mit Pollern wird zweifelsohne eine 100%-ige Entlastung vom Durchgangsverkehr erbringen. Leider verhindert sie eine wünschenswerte Differenzierung mit dem Ziel der Durchlässigkeit für

- Rettungsfahrzeuge (Notarzt, Feuerwehr)
- öffentlichen Nahverkehr (Citybus, Taxen etc.)
- Schwerbehinderte mit Ausweis
- den siedlungseigenen Ziel- und Quellverkehr

Der von uns unterbreitete Vorschlag einer Verkehrsberuhigung mittels der Schilder 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge aller Art“ in Verbindung mit Zusatzschild „Anlieger frei“ an allen 8 Zufahrten zu den Wohnsiedlungen Alzentel/Schafhausfeld würde genau diesem Ziel entsprechen (DS-Nr 2017-081-A, Bürger 11 (17.07.2017) S. 34-38), erforderlichenfalls mit zusätzlichen Maßnahmen für eine Verkehrsberuhigung, die diesen Namen verdient.

Die Begründung für die Ablehnung dieses Vorschlags durch das Verkehrsplanungsbüro brenner BERNARD, dass zuviele Zufahrten kontrolliert werden müssten, ist unzutreffend, weil eine einfache und effiziente Kontrolle an genau den 2 Übergängen möglich wäre, die jetzt mit Pollern versehen werden sollen. Selbst wenn einzelne Autofahrer diese Verkehrsregelung missachten sollten, würde sie in jedem Fall zu einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs beitragen. Positiv hat sich diese Regelung bereits an der Zufahrt Horber Straße zur Schillerstraße bewährt. Der Aufwand ist minimal, Kosten entstehen praktisch keine.

Zusammenfassung:

Sehr geehrte Gemeinderätinnen und Gemeinderäte,

die Mängel in Ihrer Entscheidungsvorlage, auf die wir Sie mit diesem Schreiben hinweisen, sind gravierend und entscheidungsrelevant. Bei sachgerechter Korrektur der zugrunde liegenden Bewertungstabelle kommt man zu einer Empfehlung für Variante 3 (oder Variante 1) anstelle der von brenner BERNARD empfohlenen Variante 2 (oder 4).

Wir bitten Sie, sich ein eigenes Bild zu machen, die fehlerhafte Vorlage zu hinterfragen und gegenüber der Planungsbehörde Klarheit und genügend Zeit zu fordern. Eine vorsichtige Erschließung ohne Durchgangsstraße und unter Beobachtung der Entwicklung ist möglich. Eine Fehlentscheidung wirkt sich auf Jahrzehnte hinaus negativ aus.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Einzeleigentümer bzw. Familien
Bräuning, Fleck, Gulde, Haas, Hiller, Kopp, Kuntz, Kuntz-Romeo, Lauble, Müller-Reichart, Zerweck

Anhang Seite 4: korrigierte Bewertungstabelle der Verkehrsvarianten im Vergleich zur Bewertungstabelle des Verkehrsplanungsbüros brenner BERNARD

Anhang: Korrigierte Bewertungstabelle

Korrigierte Bewertungstabelle verschiedener Erschließungsvarianten						
Ziel	Bewertungskriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	
1	Förderung und Stärkung des Fuß- und Radverkehrs	1	1	2	1	Var. 2 und 4: positiv im Alzental, kontraproduktiv in Neubaugebieten und beim Schulzentrum Längenholz
2	ÖPNV-Erschließung und Förderung der neuen Mobilität	2	2	2	2	
3	Organisation des ruhenden Verkehrs zur Reduzierung des Parksuchverkehrs	2	2	2	2	
4.1	Geeignete Anbindung der neuen Wohngebiete Kreuzen und Zwerchweg	0	2	0	2	Kriterium bezieht sich nur auf das Auto, widerspricht IMEP-Ziel Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
4.2a	Wirksame Vermeidung von Durchgangsverkehr im Alzental	0	0	2	2	
4.2b	Wirksame Vermeidung von Durchgangsverkehr in den Neubaugebieten	2	0	2	0	fehlt im Kriterienkatalog
4.3	Gewährleistung der direkten Erreichbarkeit der bestehenden Quartiere	2	2	0	0	Kriterium bezieht sich immer auf das Auto, widerspricht IMEP-Ziel Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer
4.4	Verbesserung der Erreichbarkeit des Schul- und Freizeitentrums Längenholz	0	0	0	0	Kriterium kontraproduktiv, siehe Begründung auf S. 2
4.5	Gewährleistung eines intakten Naherholungsgebietes zwischen Herrenberg und Gültstein	2	0	2	0	fehlt im Kriterienkatalog, siehe Forderung von BUND, ADFC, autofrei leben, lokale Agenda, zahlreichen Bürgern
	Summe	11	9	12	9	
	Negativwirkung					
	Beeinträchtigung von Naherholung, Schülerverkehr, Erholungswert Freibad, Freizeitanlagen		x		x	
	Erhebliche Zusatzbelastung von Horber Straße, Überlastung von Knotenpunkten	(x)		(x)		kompensiert durch Pfortnerampel

Zum Vergleich der korrekturbedürftige Katalog der Zielvorgaben des Verkehrsplanungsbüros brenner BERNARD

Drucksache 2017-081A Seite 8					
Unkorrigierte Bewertungstabelle verschiedener Erschließungsvarianten nach brenner BERNARD					
Ziel	Bewertungskriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
1	Förderung und Stärkung des Fuß- und Radverkehrs	2	2	2	2
2	ÖPNV-Erschließung und Förderung der neuen Mobilität	2	2	2	2
3	Organisation des ruhenden Verkehrs zur Reduzierung des Parksuchverkehrs	2	2	2	2
4.1	Geeignete Anbindung der neuen Wohngebiete Kreuzen und Zwerchweg	0	2	0	2
4.2	Wirksame Vermeidung von Durchgangsverkehr im Alzental	0	1	2	2
4.3	Gewährleistung der direkten Erreichbarkeit der bestehenden Quartiere	2	2	0	0
4.4	Verbesserung der Erreichbarkeit des Schul- und Freizeitentrums Längenholz	1	2	1	2
	Summe	9	13	9	12
	Negativwirkung				
	Erhebliche Zusatzbelastung von Horber Straße, Überlastung von Knotenpunkten			x	x