

Ausführliche Zusammenfassung unserer Argumente gegen den Bau einer Durchgangsstraße durch die Neubaugebiete Zwerchweg und Kreuzen im Wohngebiet Herrenberg-Süd

mit Ausnahme der Grünen und einiger Enthaltungen hat sich der Gemeinderat am 26.09.2017 mehrheitlich für eine Durchgangsstraße durch die Neubaugebiete Zwerchweg und Kreuzen ausgesprochen. Gleichzeitig wird versucht, uns und den späteren Bewohnern zu versichern, dass unter allen Umständen Durchgangsverkehr vermieden werden solle.

Wir fragen uns weiterhin, wozu eine Durchgangsstraße notwendig ist und wie realistisch und verlässlich angesichts der Schwierigkeiten im Alzentale die Zusagen bezüglich einer Verkehrsberuhigung in den Neubaugebieten denn sind. Mit ihrer Planung wird die Stadt Herrenberg sehenden Auges das Problem des Alzentals in die viel dichter besiedelten Neubaugebiete kopieren und damit ein neues Problem schaffen.

Vor allem aber beschäftigt uns der Punkt der Verkehrsbelastung. Von den Neubaugebieten sollen hausgemacht bei angenommenen 1000 PKW-Besitzern täglich 1400-1500 Fahrten ausgehen (Quelle: DS 2017-81a Anlage 4, S.13). Was wäre mit einer Durchgangsstraße eigentlich gewonnen?

Vermutlich führe die Hälfte davon nach Osten, die andere Hälfte nach Westen. Das ergäbe täglich grob geschätzt vom Neubaugebiet **hausgemachte** 750 Fahrten zur Horberstraße und 750 Fahrten zur Marienstraße. Das heißt, die Horber Straße müsste zusätzliche 750 Fahrten am Tag verkraften – auch mit Durchgangsstraße.

Im Falle einer einseitigen Anbindung ohne Durchgangsstraße wären es hoch gegriffen 1500. Der entscheidungsrelevante Unterschied sind also ca. 750 Fahrten. Von diesen 750 Fahrten geht ein Teil auch Richtung Horb und zwar am Ortsausgang, das heißt dieser Teil belastet die Horber Straße zumindest nicht stadteinwärts. Vielleicht bleiben 500 Autofahrten auf der Horber Straße stadteinwärts. 500 Fahrten bezogen auf die 14.300 Fahrten in der Horberstraße ohne i3opt (siehe Drucksache Nr. 2017-081-A, Seite 18) sind rechnerisch unter 3,5% Verkehrszuwachs.

Der **hausgemachte** Zusatzverkehr Herrenberg-Süd lässt sich weiter verringern durch:

- 1)** Autoreduzierte Wohnformen (reduzierter Stellplatzschlüssel, Autoteilen/Car-Sharing, E-bike Stationen). Teile der Eigentümer wären dazu mit ihren Grundstücken bereit, dies zu unterstützen. Modellhafte Wohnsiedlungen erreichen damit eine 50%-ige KFZ-Minderung, in der vorbildlichen Siedlung Vauban in Freiburg sind es sogar 74%! (siehe S.4, Quellhinweis 1: Autobesitz – oft überschätzt..). Das muss nicht exakt so für die Neubaugebiete gelten, würde jedoch nur die Hälfte davon erreicht, wäre das ein beträchtlicher Beitrag.
- 2)** einen kostenlosen Citybus, der auch die Haltestelle Zwerchweg bedient. In Ammerbuch wurde das verwirklicht! Warum nicht in Herrenberg auch?
- 3)** Verbesserung der Radwege, die in Herrenberg in großen Teilen ein jämmerliches Dasein fristen (mit Rang 254 von 364 bundesweit ein denkbar schlechtes Ergebnis!, Quelle ADFC Fahrradklimatest 2016). Der Radverkehrsanteil in Herrenberg liegt bei nur 11%, in Kopenhagen

beträgt der Radverkehrsanteil 50% am Gesamtverkehr!

Wäre garantiert, dass keine Durchgangsstraße kommt, könnte man damit auch um eine Bewohnerklientel werben, die überdurchschnittlich offen ist für einer nachhaltige, nicht nur KFZ-gebundene Mobilität. Das wäre doch ein lohnenswertes Aushängeschild: ruhige Wohngebiete mit zukunftsweisender nachhaltiger Mobilität in Herrenberg-Süd! Beide Wohngebiete würden sich durch die fußläufig erreichbaren Infrastrukturen wie Hallenbad, Freibad, Schulen, Kindergarten, Freizeitgelände, Ammertalbahnanschluß ...) besonders dafür eignen.

Wir reden also über eine Fahrtenzahl von 500 minus X (verkehrsmindernde Maßnahmen Punkte 1-3) für den hausgemachten neubauebietsbedingten Verkehrszuwachs für die Horber Straße und den Reinhold-Schick-Platz, wobei dieses X dafür sorgen kann, dass daraus ohne weiteres 400, vielleicht sogar deutlich weniger Fahrten werden, wenn die Rahmenbedingungen entsprechend gestaltet werden. Nur um diesen Betrag würde sich der Verkehr auf der Horber Straße also verringern, würde die Durchgangsstraße gebaut und das Versprechen eingehalten, dass sie nur der reinen Erschließung dient – noch nicht eingerechnet unsere weiteren Vorschläge zum quartiersfremden Verkehr.

Noch erheblich geringer sind die von Herrn Noßwitz von der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner prognostizierten Zahlen: (Zitat aus DS Nr. 2014-125, Anlage 15/2014, S.2): „Werden die geplanten Wohngebiete Kreuzen und Zwerchweg ausschließlich über die Goethestraße/ Gültsteiner Straße erschlossen, ist dort mit einem Anstieg der Verkehrsbelastung um ca. 400 KFZ pro 24 Stunden zu rechnen.“ Das würde der Hälfte der Verkehrsbelastung unserer Berechnung entsprechen!

Der **übrige, nicht neubauebietsbedingte, quartiersfremde** Verkehr, der die Horber Straße und den Reinhold-Schick-Platz ohnehin belastet, lässt sich vermindern durch:

4) eine Pfortnerampel für die Horberstraße zur

-Stauvermeidung in der Horber Straße und Verflüssigung des Durchgangsverkehrs.

-Vermeidung von Durchgangsverkehr im Alzental, denn wenn kein Stau auf der Horber Straße besteht, drückt auch weniger Verkehr dort hinein.

-Umlenkung des Verkehrs Richtung Ostteil der Stadt mit Bädern, Krankenhaus, Hildrizhausen über die Gültsteiner Umfahrung in Verbindung mit

5) elektronischer Wechselbeschilderung am Ackermannkreisel mit Angabe der jeweils relevanten Durchfahrtszeiten auf der Horberstraße und Umfahrungshinweisen. So wäre zu erreichen, dass bei zähem Verkehr die Südumfahrung Gültstein entsprechend genutzt würde. Der Zeitunterschied im Vergleich zur Schleichwegvariante über das Alzental beträgt nur 1,5 Minuten (siehe Drucksache Nr. 2017-081, Seite 20).

6) LKW-Durchfahrtsverbot in Herrenberg, insbesondere auf der Horberstraße: Hierfür hat der BUND schon 2015 einen Antrag gestellt (siehe Anhang 1). Leonberg hat das hinbekommen - Herrenberg ist laut Oberbürgermeister Sprißler „dran“(was immer das bedeuten mag). Gerade der LKW Verkehr wird von vielen Bewohnern der Horber Straße als besonders lästig empfunden.

Auch diese Maßnahmen werden bei konsequenter Durchführung zu einer weiteren Belastungsminderung der Horber Straße und des Reinhold-Schick-Platzes führen, so dass damit zu rechnen ist, dass die Verkehrsbelastung durch die Neubauebietsgebiete weitgehend kompensiert wird. Damit fehlt die sachliche Grundlage für die angeblich unausweichliche Notwendigkeit einer Durchgangsstraße.

Eines ist sicher: eine neue Durchgangsstraße fördert den KFZ-Individualverkehr, eine Verkehrszunahme ist vorprogrammiert, eine Entwicklung, die in Herrenberg nicht erwünscht ist.

Ein Zuwachs an KFZ-Verkehr soll in Herrenberg vermieden werden. Dazu wollen wir mit unseren Vorschlägen einen wichtigen Beitrag leisten, deren Ziel eine Verringerung der Verkehrsbelastung ist.

Was aber ist der Preis für eine Durchgangsstraße? Lohnt es sich, Millionen dafür auszugeben, um vielleicht 400 oder weniger Autofahrten stadteinwärts in der Horber Straße zu vermeiden, wohlgernekt noch ohne den Effekt unserer Vorschläge zur Verkehrsvermeidung und -verminderung für den übrigen Verkehr?

Was bringt es für die Bewohner, wenn zwei neue Wohngebiete mit der in Herrenberg mit Abstand dichtesten Besiedlung dem Durchgangsverkehr geöffnet und dem damit verbundenen Lärm ausgesetzt werden, wenn alle anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kinder und Ältere eine unnötige Gefährdung erfahren und von der Straße verdrängt werden? Ein Widersinn in der heutigen Zeit, wo man allerorten versucht, durch Verkehrsberuhigung den Bewohnern ihre Quartiere zurück zu geben – siehe Alzental.

Ist es das wert, dass dafür mit dem oberen Gutleuthaustal und überhaupt zwischen Herrenberg und Gültstein ein wichtiges Naherholungsgebiet verschandelt und verlärm und nachts straßenbeleuchtet wird, 2 wichtige Schüler-Radwege von Gültstein und vom Ziegelfeld mit einer Autostraße gekreuzt werden?

Wir bekommen zu hören, noch nie hätte sich der Gemeinderat so intensive Gedanken um die Vermeidung von Durchgangsverkehr in einem Neubaugebiet gemacht. Was sind das für Gedanken?

Wir sind misstrauisch, wenn wir dazu wortreiche, aber für uns inhaltsleere Ausführungen hören von "gestaltbaren Gelenkverbindungen", "integrierter Vermeidung von Durchgangsverkehr" ausgerechnet bei den Erschließungsvarianten, die den am dichtesten besiedelten Wohngebieten eine Durchgangsstraße bescheren. Gleichzeitig sollen mit der Durchgangsstraße die geplanten Sondernutzungsgebiete beim Freibad erschlossen werden. Mit der Formulierung für das Handlungsziel Z2: „Aktive Gewerbeflächenansiedlung im Kontext leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen“ (Drucksache Nr. 2017-083, S.2 unter 1.) lässt sich klarer nicht ausdrücken, was beabsichtigt ist und was wir befürchten, nämlich eine „leistungsfähige“ Durchgangsstraße durch die Neubaugebiete mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen. Wenn dann neben einer Verdoppelung der Autoparkplätze eine Direktanbindung an die B28 am grasigen Weg erfolgt, wie bereits angedacht, ist ein hohes Verkehrsaufkommen garantiert. Was plant Herrenberg hier eigentlich? Autostellplätze mit Durchgangsstraße bei reduziertem Freizeitgelände? Wurde das dem Jugendforum eigentlich offen erklärt? Warum sollte dies im Interesse der Jugendlichen liegen? Wie soll sich das vertragen mit einer wirksamen Vermeidung von Durchgangsverkehr?

Wir verstehen nach wie vor nicht, warum die Erreichbarkeit des Schulzentrums Längenholz mit dem PKW durch die neuen Wohngebiete verbessert werden müsste. In diesem Kriterium wird verheimlicht, dass es in Wahrheit um eine maximale Straßenanbindung der Sondernutzungsgebiete auch nach Westen hin geht. Aus unserer Sicht reicht jedoch die Erschließung der Sondernutzungsgebiete von Osten völlig aus.

Das Schulzentrum Längenholz und die Bäder mit dem künftigen Freizeitgelände sind schon jetzt ausreichend per Auto erreichbar. Eine zusätzliche Auto-Verkehrsanbindung von Südwesten bedeutet: noch mehr Parkflächen, mehr Platzbedarf fürs Auto, mehr Unruhe. Sie schadet dem Schülerverkehr mit knapp 3000 Schülern! Sie schadet dem Freizeitzentrum, in dem man Erholung sucht, in dem sich Jugendliche aufhalten sollen – ungestört vom KFZ-Verkehr. Sie mindert den Freizeitwert. Sie schadet dem IMEP-Konzept mit dem Ziel einer Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu alternativem Verkehr (siehe Anhang 2: Mobilitätsmanagement für Schulen). Wir hören einen Lobgesang auf die Ostanbindung, die **allen** Verkehrsarten – gemeint war auch(!)

der Fußgänger- und Radverkehr - dienen werde. Tatsächlich kommt der Fußgänger- und Radverkehr aber ohne Durchgangsstraße dort viel besser zurecht als es mit einer Durchgangsstraße überhaupt denkbar wäre. Dafür wird keine Durchgangsstraße durch das obere Gutleuthaustal benötigt, der existierende Feldweg genügt vollkommen. Im Gegenteil wird der Fußgänger- oder Radverkehr, wie er heute dort bereits bestens funktioniert, empfindlich durch den KFZ-Verkehr gestört.

Um dem allfälligen Totschlagargument vorzubeugen, betonen wir: wir wollen weder den Autoverkehr abschaffen, noch sind unsere Vorschläge in irgendeiner Weise radikal. Sie sind einfach vernünftig. Auch ohne Durchgangsstraße durch die Neubaugebiete bleiben alle oben genannten Örtlichkeiten vollkommen ausreichend mit dem Auto erreichbar.

Wir nehmen für uns in Anspruch, dass wir auch für die Interessen der späteren 1400 Bewohner der Neubaugebiete eintreten, die keine Lobby in dieser Diskussion haben. Mit der Forderung nach Erhaltung eines intakten Naherholungsgebietes vertreten wir außerdem ein wichtiges Allgemeininteresse.

Wir mussten selbst erst die Unterlagen durcharbeiten, wie sie dem Technischen Ausschuss am 04.09.2017 nach Auswertung der Eingaben der Bürger vorgelegt wurden. **Wir haben in knapper Zeit unsere Kritik an der Beratungsvorlage mit ihren gravierenden entscheidungsrelevanten Mängeln ausführlich begründet und allen Gemeinderäten sowie der Stadtverwaltung rechtzeitig vor der Gemeinderatssitzung am 26.09.2017 zukommen lassen (siehe Anhang 3). Damit haben wir uns konstruktiv in jeder erdenklichen Weise beteiligt. Wir sind überaus enttäuscht, dass die Kritikpunkte außer von wenigen offensichtlich nicht zur Kenntnis genommen wurden.**

Wir sind sicher, dass eine verkehrsverträgliche Erschließung der Wohngebiete ohne Durchgangsstraße mit einer Kombination vieler sinnvoller Maßnahmen möglich ist.

Wir sind überzeugt, dass aus diesen Gründen die Entscheidung des Gemeinderats vom 26.09.2017 revidiert werden muss, weil sie auf einer mangelhaften Bewertungsgrundlage mit fragwürdigen Kriterien beschlossen wurde und weil sie einer nachhaltigen, zukunftsorientierten und umweltverträglichen Wohnsiedlungs- und Verkehrspolitik zuwiderläuft. Eine Durchgangsstraße durch die Neubaugebiete entbehrt jeder sachlich-vernünftigen Grundlage.

Wir möchten unsere Gesprächspartner überzeugen, auch wenn dies möglicherweise dauern wird. Von vielen Seiten wurde der Bedarf an Bauland in Herrenberg betont. Unsere Hand bleibt ausgestreckt. Erschließung der Wohngebiete Herrenberg-Süd ja, aber ohne Durchgangsstraße.

Mit freundlichem Gruß

für die Bürgerinitiative Herrenberg-Süd

Kontakt: Christoph Zerweck, Ruhesteinstr. 1, 71083 Herrenberg, email: c.z@mailbox.org

Quellhinweis 1:

Autobesitz – oft überschätzt Bsp. Motorisierung in Köln nach Stadtteilen.[...] Je dichter und zentraler, desto geringer ist der Autobesitz (bis unter 50 %). Des Weiteren steigt i.d.R. mit

steigender Einwohnerzahl der Anteil autofreier Haushalte. Quelle: Dokumentation Marktuntersuchung, Stadt Köln, 1998 Ralph Herbertz stadtPLAN ILS Dortmund 26. März 2009, S.4

Weitere Anhänge:

Anhang 1: Bund für Umwelt und Naturschutz: Antrag LKW-Durchfahrtsverbot in Herrenberg

Anhang 2: Mobilitätsmanagement für Schulen des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung ILS, gemeinnützige GmbH

Anhang 3: Initiative Herrenberg-Süd, Schreiben vom 22.09.2017 an den Gemeinderat und die Stadtverwaltung

IMEP_2030-_Bestandsanalyse_und_Öffentlichkeitsbeteiligung_11._Juli_2017.pdf, S.8