

Am 30.01.2018 fand ein Gespräch zwischen 6 Vertretern der Bürgerinitiative Herrenberg-Süd und 6 Vertretern der Stadtverwaltung Herrenberg statt, bei dem die strittigen Punkte und die Gemeinsamkeiten bezüglich des Wohnneubaugebiets Herrenberg Süd herausgearbeitet werden sollten. Vereinbart wurde, dass ein gemeinsames Protokoll dazu verabschiedet werden sollte.

Das gemeinsame Protokoll scheiterte letztlich daran, dass die Vertreterin der Stadt im Nachhinein und unabgestimmt Änderungen nicht nur im eigenen, sondern auch im Protokollteil der Bürgerinitiative Herrenberg-Süd vornahm und trotz Aufforderung nicht bereit war, diese zurückzunehmen. (Schriftwechsel dazu am Ende des Protokolls.) Wir bedauern dies. Die Bürgerinitiative Herrenberg-Süd hat an dem Protokollteil der Stadtverwaltung keine Änderungen vorgenommen.

Wir veröffentlichen hiermit den auf beiden Seiten unveränderten Protokollteil, wie er uns zuletzt vor der eigenmächtigen Änderung seitens der Stadtverwaltung übermittelt wurde.

Protokoll des Gesprächs vom 30.01.2018 zwischen

| Stadtverwaltung | Bürgerinitiative Herrenberg-Süd (BI-HS) |
|--|---|
| <p>1. Allgemeines</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Stadtverwaltung kommt gerne ins Gespräch mit Bürgern/Eigentümern oder Interessierten. Durch ein gemeinsames Gespräch wird mehr erreicht, als durch einen langen Briefwechsel. • Bei städtischen Projekten wird auf eine hohe Transparenz geachtet. In diesem Zuge ist geplant, die Homepage der Bürgerinitiative Herrenberg-Süd (http://bi-hs.de/) mit der städtischen Homepage zu verlinken. Um den Informationsfluss über alle Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten, werden die bereits gestellten Fragen gebündelt und auf der städtischen Homepage als FAQs mit entsprechenden Antworten gestellt. (Februar) • Der Gemeinderat wurde über den bisherigen Schriftwechsel mit der Bürgerinitiative Herrenberg-Süd informiert. <p>2. Verfahrensschritte/Bodenordnung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Ablaufschema eines Bebauungsplanverfahrens mit Grundstücksneuordnung und Erschließung wird gezeigt und erläutert. Es wird darauf hingewiesen, in welchem Verfahrensschritt sich das Baugebiet befindet und ab welchem Schritt erste Aussagen zu Kosten gemacht werden können. • Das Projekt steht am Anfang des Bauleitplanverfahrens. Anregungen, die außerhalb den förmlichen Beteiligungsverfahren (frühzeitige Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. §4 Abs. 1 BauGB) abgegeben werden, fließen nicht in die Abwägungstabelle mit ein. (Die Bürgerinitiative Herrenberg-Süd antwortet, dass Ihnen das | <ul style="list-style-type: none"> • Die Bürgerinitiative Herrenberg-Süd (nachfolgend BI) bedankt sich für die Einladung und die Information des Gemeinderats. |

| Stadtverwaltung | Bürgerinitiative Herrenberg-Süd (BI-HS) |
|--|--|
| <p>Ablaufschema bekannt ist und dass es bei dem Termin heute um die Durchgangsstraße gehen soll.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die begleitenden Maßnahmen sowie das städtebauliche Konzept werden derzeit vom beauftragten Planungsbüro ausgearbeitet. • Zur Art des Bodenordnungsverfahrens wurde noch kein Beschluss im Gemeinderat getroffen. Dies ist für das 1. Halbjahr 2018 geplant. <p>3. Erschließung von Herrenberg-Süd</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ziel für Herrenberg-Süd ist eine Anbindung an zwei Seiten mit wirksamer Vermeidung von Durchgangsverkehr. Dies wird innerhalb der nächsten Arbeitsschritte ausgearbeitet. • Es gibt den Beschluss im GR (mit deutlicher Mehrheit) mit einer Anbindung an zwei Seiten. Wenn der GR einen Beschluss gefasst hat, kann die Stadtverwaltung von diesem Beschluss nicht abweichen. • Für die berechneten Fahrzeuge auf der Straße in Herrenberg-Süd, wird keine zusätzliche Umgehungsstraße benötigt. • Die Straßen in Herrenberg-Süd sollen mit hoher gestalterischer Qualität geschaffen werden. Die Straße durch Herrenberg-Süd soll so gestaltet werden, dass die Straße für Durchgangs/Schleichverkehr unattraktiv ist. <ul style="list-style-type: none"> • In den zentralen Bereich in Zwerchweg und Kreuzen sind zentrale Plätze geplant. Zusätzlich wird mit gestalterischen Maßnahmen, deutlicher Temporeduzierung und einer entsprechenden Straßenführung gesorgt werden, dass eine reine Durchfahrt unattraktiv ist. • In den zentralen Bereich in Zwerchweg und Kreuzen sind zentrale Plätze geplant. Zusätzlich wird mit gestalterischen Maßnahmen, deutlicher Temporeduzierung und einer entsprechenden Straßenführung gesorgt werden, dass eine reine Durchfahrt unattraktiv ist. • Der Durchweg von Herrenberg-Süd wird so unangenehm wie möglich gestaltet. | <ul style="list-style-type: none"> • Die BI bleibt bei ihrer klaren Haltung: eine Bereitschaft zur freiwilligen Umlegung besteht nur, wenn auf eine Durchgangsstraße verzichtet wird. <p>Es wird die Frage gestellt, in welcher Form die Umlegung, ob freiwillig oder gesetzlich, geplant ist.</p> <p>Die demokratische Grundlage der Gemeinderatsentscheidungen für eine Durchgangsstraßenlösung ist durch den fehlerhaften Kriterienkatalog, der zu einer sachlich falschen Beurteilung führt, schwer beschädigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine auf fehlerhafter Grundlage falsch getroffene Entscheidung muss nach vernünftigem Ermessen auch zurückgenommen werden können, um langfristige Probleme für Herrenberg abzuwenden. • „Reine Durchfahrt unattraktiv machen, Durchweg so unangenehm wie möglich gestalten“, sind unverbindliche Absichtsformulierungen aber keine wirksamen Maßnahmen. Für eine Durchgangsstraße, die nur Anwohner nutzen dürfen und die somit keinen Durchgangsverkehr ermöglicht, gibt es bisher von der Stadtverwaltung kein Konzept. • Wohlklingenden Begriffen wie „entsprechende Straßenführung, Gestaltung von Gelenken und Scharnieren, Straßengestaltung mit hoher gestalterische Qualität, gestalterische Maßnahmen“ wird keine wirksame Verkehrsminderung zugetraut. Temporeduzierung, Gelenke und Straßenverschwenkungen gibt es im Alzenttal bereits – ohne spürbare Wirkung. • In 25 Jahren geforderter Verkehrsberuhigung im Alzenttal ist eine wirksame Vermeidung von Durchgangsverkehr nicht gelungen! Dies sollten sich die Stadtverwaltung und der Gemeinderat als Problem der beidseitigen Anbindung vor Augen halten. • Herrenberg-Süd soll als Vorbild von verkehrsreduzierten Baugebieten gestaltet werden. Herrenberg-Süd als Modellprojekt zu neuer Mobilität. |

| Stadtverwaltung | Bürgerinitiative Herrenberg-Süd (BI-HS) |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Was muss aus Sicht der Bürgerinitiative Herrenberg-Süd unternommen werden/wie muss das Baugebiet gestaltet werden, dass eine Anbindung über zwei Seiten vorstellbar ist? • Der Durchweg von Herrenberg-Süd wird so unangenehm wie möglich gestaltet. • Die Gebiete Zwerchweg und Kreuzen können nicht einseitig auf der Horber Straße angeschlossen werden. Die Verkehrsflüsse bedingen sich gegenseitig. Bei einem einseitigen Anschluss kommt es zu massiven Verkehrsbelastungen auf der Horber Straße. • Die Stadt bietet an, das Verkehrsaufkommen durch Herrenberg-Süd und die damit verbundene Belastung auf der Horber Straße bei einseitiger und beidseitiger Anbindung der Wohnneubaugebiete vom Planungsbüro brenner BERNARD berechnen zu lassen, um auf Grundlage dieser Zahlen weitere Gespräche zu führen. (Die Verteilung der Verkehrsmengen von Herrenberg-Süd auf die Horber Straße wurde vom Büro brenner BERNARD erhoben. Siehe Anlage) • Bei der Planung von Herrenberg-Süd wird besonderes Augenmerk auf die Gestaltung des Verkehrsraums gelegt. Hierzu gehören zum Beispiel die Straßengestaltung, die Ausarbeitung des Gelenks sowie die Verschwenkungen der Straße. • Herrenberg-Süd soll am Wettbewerb der IBA 2027 (internationale Bauausstellung) teilnehmen. Themen der IBA 2027 sind unter anderem „Baukulturen einer Neuen Moderne“, Integrierte Quartiere“, „Intermodalität“. • Das Baugebiet Herrenberg-Süd soll zahlreiche Elemente und Möglichkeiten nachhaltiger Mobilität beinhalten. Dies zeigt bereits in ersten Ansätzen der Rahmenplan auf. | <ul style="list-style-type: none"> • Befürchtung: Die Erschließung von Herrenberg-Süd soll als Südumfahrung fungieren bzw. eine nicht gebaute Südumfahrung ersetzen. • Wie soll die genannte Gelenkfunktion aussehen, wie gestaltet werden? • Die BI sieht im Bau einer Durchgangsstraße durch 2 Wohnneubaugebiete, die die 2 Hauptstraßen L1184 und B28 verbindet, ausschließlich Nachteile (Alzentalphänomen). • Es gibt nach Stand der Dinge von Seiten der Stadt keine praktikable Lösung zur wirksamen Vermeidung von Durchgangsverkehr. • Die BI widerspricht dieser Behauptung. Nach eigenen Berechnungen sind es etwa 500 Fahrten, um die die Horber Straße an durch Herrenberg-Süd entstehende Fahrten bei beidseitiger Anbindung entlastet wird. • Zukunftsaussichten auf autonomes Fahren, e-bike, alternative Verkehrsformen können bereits mittelfristig bis zur Besiedlung des Wohngebiets Herrenberg-Süd zu erheblichen Einsparungen beim Individualverkehr führen und bieten eine gute Perspektive, auf die Durchgangsstraße zu verzichten, ohne dass ein Kollaps der Horber Straße zu erwarten ist • Die BI bedankt sich für dieses Angebot. • Siehe Stellungnahme der BI in der Anlage. • Solche Maßnahmen brachten im Alzental nicht den erhofften Erfolg. • Der Rahmenplan beinhaltet ein Vollprogramm zur Förderung des Autoverkehrs ganz im Sinne des dort formulierten Handlungsziels Z2 „Förderung einer leistungsstarken Verkehrsinfrastruktur“, das alle Anstrengungen für eine nachhaltige, zukunftsorientierte Mobilität zunichte macht: • statt mit weniger, wird mit einem Maximum von 670 KFZ/1000 Bewohnern geplant. |

| Stadtverwaltung | Bürgerinitiative Herrenberg-Süd (BI-HS) |
|---|--|
| <p>4. Verkehr im Alzental und der Gesamtstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Alzental hat unter anderem wegen den dortigen kostenlosen Parkmöglichkeiten ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Hier ist die Stadtverwaltung mit einem Parkraumkonzept für die Kernstadt in Arbeit. • Die Stadtverwaltung arbeitet daran, den Verkehr zu reduzieren und Schleichverkehr durch Wohngebiete zu vermeiden. Hierzu gibt es verschiedene Beschlüsse aus den letzten Jahren und Konzepte. Allerdings ist die Umsetzung teilweise langwierig. Es handelt sich nicht nur um stadteigene, sondern auch um Bundes- und Landesstraßen. Hierzu muss das Landratsamt und das Regierungspräsidium gehört werden. • Hierzu ist Anfang Februar ein Termin beim Regierungspräsidium Stuttgart geplant. Bei diesem ist unter anderem Temporeduzierungen in der Innenstadt und die Installation einer Pfortnerampel ein Thema. <p>5. Weiteres Vorgehen Stadtverwaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ab Ende des 1. Halbjahres 2018 werden die Arbeitsschritte vor Aufstellung des Bebauungsplans stufenweise im TA der Öffentlichkeit präsentiert. • Austausch mit der Bürgerinitiative Herrenberg-Süd über FAQs • Im Zuge der Beteiligung der Öffentlichkeit gibt es während der frühzeitigen Beteiligung und der Offenlage des Bebauungsplanes die Möglichkeit, sich formal am Bebauungsplanverfahren zu beteiligen. Über die Möglichkeit der Beteiligung wird im Amtsblatt informiert. | <p>Bürgerinitiative Herrenberg-Süd (BI-HS)</p> <ul style="list-style-type: none"> • mit einer Durchgangsstraße, die 2 Hauptstraßen miteinander verbindet, werden 2 dichtest besiedelte Wohnneubausiedlungen zerschnitten, ein Direktanschluss an die B 28 ist vorgesehen. • die Anbindung der Durchgangsstraße an das Längenholz widerspricht dem Integrierten Mobilitäts- und Entwicklungsplan IMEP. • die Durchgangsstraße zerstört das Obere Gutleuthaustal. • mit ausufernden Parkplätzen beim Freizeitgelände und zusätzlichen Wohnmobilparkplätzen wird der Autoverkehr gefördert. <ul style="list-style-type: none"> • Herrenberg macht Schlagzeilen als Stadt mit besonders schmutziger Luft, weil es an Mut zur Reduzierung des Autoverkehrs fehlt. Dafür wird die Gesundheit aller aufs Spiel gesetzt. Der Zustand der Radwege ist schlecht, der Radverkehrsanteil mit 11% entsprechend niedrig. • Ein Parkraumkonzept ist überfällig. Hier werden falsche Signale gesetzt: So dürfen Autofahrer beim Kauf einer Freibadsaisonkarte dort kostenlos parken. Je nach Häufigkeit der Freibadbesuche wird so Autofahren schnell mit 50 € oder mehr an erlassener Parkgebühr belohnt, den Verkehr reduziert das nicht. • Die BI begrüßt ausdrücklich die Bemühungen der Stadtverwaltung um Pfortnerampel und Temporeduzierung. <ul style="list-style-type: none"> • Wird von der BI ausdrücklich begrüßt. • Das Festhalten an einer Durchgangsstraße führt auf Jahrzehnte hinaus zu denselben Problemen wie im Alzental. |

Anlage: Verkehrsgutachten brenner BERNARD vom 07.02.2018

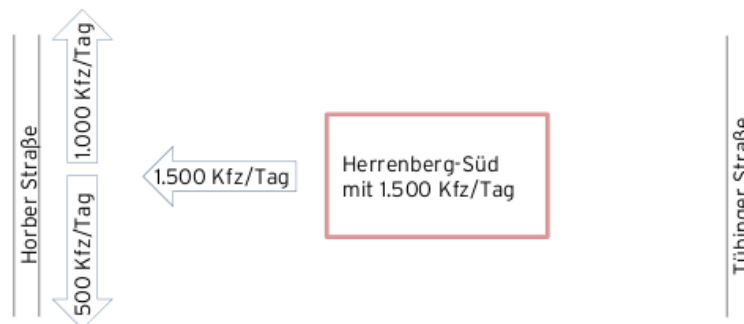
Anlage: Stellungnahme der Bürgerinitiative Herrenberg-Süd zum Verkehrsgutachten

Anlage: Schriftwechsel zur Veränderung des Protokolls durch die Stadtverwaltung

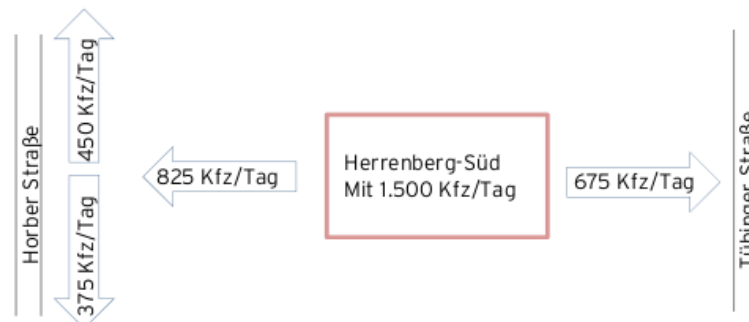
Verteilung der Verkehrsmengen von Herrenberg-Süd auf die Horber Straße bei einseitiger und bei beidseitiger Erschließung

- Herrenberg-Süd induziert rd. 1.500 Kfz/Tag. Bei einseitiger Erschließung von der Horber Straße sind von den 1.500 Kfz ca. 2/3 = rd. 1.000 Kfz nach Norden hin orientiert und ca. 1/3 = rd. 500 Kfz nach Süden.
- Bei zweiseitiger Erschließung teilen sich die 1.500 Kfz auf der Erschließungsachse so auf, dass 45% = 675 Kfz Richtung Tübinger Straße hin orientiert sind und 55% = 825 Kfz zur Horber Straße hin. Von den hier interessierenden 825 Kfz, die zur Horber Straße hin orientiert sind, werden 450 Kfz für die Fahrtrichtung Nord prognostiziert und 375 Kfz für die Fahrtrichtung Süd.
- Durch die zweite Option im Verkehrsmodell, Herrenberg-Süd an- und abfahren zu können (Tübinger Straße), ergibt sich hier ein anderer prozentualer Schlüssel für die Verkehrsmengen auf der Horber Straße als bei der einseitigen Erschließung.

Variante 1: Einseitige Erschließung nur an Horber Straße



Variante 2: Beidseitige Erschließung an Horber Straße und Tübinger Straße



ANLAGE: Stellungnahme der Bürgerinitiative Herrenberg-Süd zum Verkehrsgutachten brenner BERNARD vom 07.02.2018

• Nach brenner BERNARD kommt es bei einseitigem Anschluss von Herrenberg-Süd zu 1000 Fahrten stadteinwärts auf der Horber Straße. Bei beidseitigem Anschluss bleiben 450 Fahrten – wohlgermerkt ohne verkehrsmindernde Maßnahmen. 1000-450 Fahrten ergibt 550 Fahrten.

Der Unterschied beträgt also 550 Fahrten (entspricht 3,5% bei derzeit 15700 Fahrten täglich).

550 Fahrten sind in jedem Fall Anlass, verkehrsreduzierend zu planen. Sie könnten durch autoarme Wohnformen, optimalen ÖPNV und optimale Verlagerung auf alternative Verkehrsformen auf vielleicht 400 oder weniger Fahrten reduziert werden.

Zu behaupten, dass Herrenberg-Süd nicht einseitig angeschlossen werden könnte, weil es angesichts dieser 400-550 Fahrten zu massiven Verkehrsbelastungen der Horber Straße käme, ist in jedem Fall mehr als abwegig.

Die auch ohne Herrenberg-Süd vorhandene Belastung in der Horber Straße unterstreicht die dringende Notwendigkeit verkehrsmindernder Maßnahmen wie von der BI-HS gefordert:

- Pfortnerampel mit verkehrsumlenkender Beschilderung am Ackermannkreisel,
- Verbot für LKW-Durchfahrtsverkehr,
- Tempo 30 auf der Horber Straße,

Dadurch ist mit einer deutlich stärkeren Verkehrsminderung auf der Horber Straße zu rechnen, als Fahrten durch die Besiedlung des Neubaugebiets Herrenberg-Süd entstehen.

Bürgerinitiative Herrenberg-Süd BI-HS

Schriftwechsel zum **nachträglich seitens der Stadtverwaltung unabgestimmt veränderten Protokoll**

Am 17.04.2018 um 13:12 schrieb Pfaff, Vera:

Sehr geehrte Damen und Herrn,

im Nachgang an unser Gespräch mit der Bürgerinitiative und Teilen der Eigentümern im Bereich Herrenberg Süd finden Sie im Anhang das abgestimmte Themen-Protokoll. Der Abstimmungsprozess war aufwändig und sehr zeitintensiv, hat sich auch unserer Sicht aber gelohnt, da es gelungen ist viele Aspekte des Konsens und des Dissens im Gesprächsverlauf aufzuzeigen und zu dokumentieren.

Auf Wunsch der Eigentümer und Mitglieder der Bürgerinitiative haben wir konsequent immer die Bezeichnung Bürgerinitiative verwendet. Auch aus unserer Sicht ist es wichtige auf die korrekten Bezeichnungen Wert zu legen deshalb haben wir auf der Seite der Bürgerinitiative die Bezeichnung „Durchgangsstraße“ in beidseitige Erschließung mit dem Vermerk „bezeichnet als Durchgangsstraße“ angepasst. Desweiteren wurden keine inhaltlichen Anpassungen des letzten Stands der Eingaben der Bürgerinitiative vom 25.03.2018 vorgenommen. Wie im Protokoll vermerkt haben wir in Abstimmung zusätzlich die „wichtigsten“ Fragen als FAQs auf der Homepage der Stadt Herrenberg verlinkt, sowie einen Link zur Seite der Bürgerinitiative gesetzt.

Zur Zeit arbeitet das Projektteam wie durch den Beschluss des Gemeinderates vorgeben an nächsten Arbeitsschritten (städtebauliches Konzept und Bordenordnungsmodell). Sobald die nächsten Ergebnisse vorliegen werden wir wie gewohnt zunächst in den Dialog mit den Gremien eintreten und den bewährten Weg der konstruktiven Zusammenarbeit weiter beschreiten.

Mit freundlichen Grüßen

Vera Pfaff

Stadt Herrenberg, Leitung Amt für Stadtentwicklung, Marktplatz 1, 71083 Herrenberg, Telefon 07032 924-251, Telefax 07032-924-285, eMail v.pfaff@herrenberg.de www.herrenberg.de

Antwort der BI vom 19.04.2018

Sehr geehrte Frau Pfaff,

was das Protokoll anbelangt, haben Sie sich letztlich große Freiheiten herausgenommen, was die dort besprochenen und auch nicht besprochenen Themen anbelangt. Unter Abstimmung verstehen wir nicht, dass man im Protokollteil des Abstimmungspartners eigene "Korrekturen" einfügt.

Unsere Bezeichnung Durchgangsstraße durch „beidseitige Erschließung (bezeichnet als Durchgangsstraße)“ zu relativieren, ist ein Ärgernis. Ihre Begründung, damit auf „korrekte“ Bezeichnungen Wert legen zu wollen, ist scheinheilig. Schließlich wird die von Ihnen so genannte „beidseitige Erschließung“ in den eigenen Worten der Stadt auch als „leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur im Sinne des Handlungsziels Z2“ angepriesen. Fakt ist: sie verbindet zwei Hauptverkehrsadern zuzüglich zweier Sondernutzungsgebiete inklusive optionaler Direktanbindung an die B 28. Das ist absehbar schlimmer noch als im Alzental, dessen Bewohner seit 25 Jahren unter dem Durchgangsverkehr leiden.

Auch wenn Sie es durch ständige Wiederholung zu verharmlosen versuchen, werden wir die geplante Durchgangsstraße deshalb Durchgangsstraße nennen und verwahren uns gegen eine

Begriffskorrektur durch Sie. Für die reine Erschließung der Wohngebiete Zwerchweg und Kreuzen ist sie nachweislich des letzten Verkehrsgutachtens von brenner BERNARD vom 07.02.2018 überflüssig. Bitte nehmen Sie deshalb Ihre „Korrektur“ einfach wieder komplett aus dem Protokoll.

Interessant ist auch Ihre **(nachträglich in Ihrem Protokoll vorgenommene)** Interpretation des Verkehrsgutachtens von brenner BERNARD und der begriffliche Wandel von der **massiven** zur **definitiven** Verkehrsbelastung der Horber Straße. Wenn eine massive Verkehrsbelastung infolge Herrenberg-Süd schon nicht entsteht, genügt neuerdings die definitive Verkehrsbelastung als Begründung für eine Durchgangsstraße? Wer definiert diese? Ebenso die Erläuterung, dass eine „einfache“ Berechnung des Verkehrsabschlusses(?), gemeint ist wohl Verkehrsabflusses, „nicht zielführend“ sei. Was ist denn nun zielführend? Darf man nicht seine eigenen Schlüsse ziehen? Braucht man dazu Interpretationshilfe seitens der Stadt für eine „komplizierte“ Berechnung? Oder meinen Sie den Durchgangsverkehr, der zukünftig durch Herrenberg-Süd abfließen soll, was gar nichts mit dem Verkehr zu tun hat, der infolge des Wohngebietes entsteht?

Der argumentative Unterbau für eine Durchgangsstraße bröckelt sichtbar. Durch Ihre Begriffsänderungen entsteht der Eindruck, dass die Stadt entscheidungsrelevante neue Erkenntnisse unter den Teppich kehren will, anstatt sie transparent und ehrlich in den Planungsablauf einzubinden und diesen entsprechend zu korrigieren.

Die städtischerseits getroffenen Maßnahmen der letzten 20 Jahre zur Verkehrsberuhigung im Alzental, die Sie als Aktivitätsnachweis der Stadt **(ebenfalls nachträglich in Ihrem Protokoll)** hervorheben, waren offensichtlich ungenügend, sonst würden sich die Anlieger nicht so anhaltend beschweren. Sie zitieren aus dem Verkehrsgutachten Kölz, die

- Einführung ZONE 30 flächenhaft
- Rechts vor Links-Regelung
- Begleitende gestalterische Maßnahmen
- Verkehrsregelnde Maßnahmen

hätten nach einer Überprüfung im Jahr 1999 wesentlich dazu beigetragen, dass die verkehrliche Zunahme im Wohnschwerpunkt deutlich begrenzt werden konnte. Im nächsten Satz folgt, dass das Ziel- und Quellverkehrsaufkommen in diesem Zeitraum um ca. + 10,5% zugenommen hat. Wir unterstellen, dass dies den Durchgangsverkehr genauso betrifft. Es hat also nicht oder unzureichend gewirkt. Diesen Missstand muss man nicht verteidigen.

Es lässt sich jedoch die eine Erkenntnis daraus ziehen: Wo eine Durchfahrtsmöglichkeit geboten wird, wird sie eben genutzt. Folglich darf man sie erst gar nicht anbieten.

Sie schreiben weiterhin: „Wir haben heute nicht nur die Möglichkeit, auf die heutigen Verhältnisse zu reagieren, sondern vielmehr die Möglichkeit, künftige Mobilität in eine gewünschte Richtung zu gestalten“. Wir verstehen darunter ein zukunftsorientiertes, nachhaltiges und ökologisches Verkehrskonzept für Herrenberg-Süd.

Für uns ist nicht erkennbar, welches die gewünschte Richtung der Stadt ist. Mit einer Durchgangsstraße schafft sie jedenfalls die Voraussetzungen für genau dieselben Probleme wie im Alzental. Für das Wohngebiet Herrenberg-Süd und deren zukünftige Bewohner ein Übel auf Jahrzehnte hinaus, das es seinesgleichen in keiner Herrenberger Siedlung gibt, außer im Alzental und in geringerem Maße in der Beethovenstraße. Ökologisch und in Bezug auf verkehrliche Nachhaltigkeit eine vermeidbare schwerwiegende Fehlplanung für ein dichtest besiedeltes Wohnneubaugebiet. Für uns deshalb inakzeptabel!

In Ihren Bemühungen um eine Stärkung des ÖPNV haben Sie unsere volle Unterstützung, ebenso wie bei allen Maßnahmen zur Verkehrsreduktion und für eine Planung von Herrenberg-Süd ohne Durchgangsstraße, an der wir gemeinsam und mit Nachdruck arbeiten sollten.

Für die Bürgerinitiative Herrenberg-Süd BI-HS mit freundlichen Grüßen
Dr. Stephan Zerweck, Reiner Gulde, Regine Haas, Christoph Zerweck, Johannes Bräuning, Fritz Lauble