

Sehr geehrte Gemeinderätinnen, sehr geehrte Gemeinderäte der Stadt Herrenberg,  
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Sprißler,

wir bitten Sie um Kenntnisnahme unseres Briefes in Anhang 1, den 44 Grundstückseigentümer unterschrieben haben. Anhang 2 enthält die neuesten Zahlen vom 07.02.2018 von brenner BERNARD zur siedlungsverursachten Verkehrsbelastung der Horber Straße, Anhang 3 enthält einen Auszug aus dem Luftreinhalteplan der Stadt Herrenberg. Werden die neuen Verkehrszahlen und die Widersprüche in der Bewertung vergleichbarer Situationen ernst genommen, sind dies Gründe für eine sachliche Neubewertung.

Noch nie wurde in Herrenberg so eindeutig gegen die Wünsche der Eigentümer und die Interessen der zukünftigen Bewohner eines Baugebietes vorgegangen, wie dies mit dem Bau der Durchgangsstraße geschehen würde. Die Folgen des Durchgangsverkehrs durch das Wohnneubaugebiet würden den Gemeinderat absehbar wie im Alzental auf Jahrzehnte hinaus beschäftigen. Stattdessen bitten wir Sie, die Bereitschaft zur Zusammenarbeit für Herrenberg-Süd und die zahlreichen und sinnvollen Anregungen zur Verkehrsreduktion als Alternative zur Durchgangsstraße zu nutzen.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgerinitiative Herrenberg-Süd

Kontakt: Christoph Zerweck, Tel. 07032 2296972, [BI-HS@gmx.de](mailto:BI-HS@gmx.de)

--

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite unter [bi-hs.de](http://bi-hs.de)

## **Anhang 1: Gründe für eine Neubewertung**

**Sehr geehrte Mitglieder des Herrenberger Gemeinderates,**

**1.) Im Streit um die Verkehrszahlen auf der Horber Straße infolge des Wohnneubaugebietes Herrenberg-Süd liegen seit dem 07.02.2018 neue Zahlen des Verkehrsplanungsbüros brenner BERNARD vor. Diese stellen die zentrale Begründung der Stadtverwaltung Herrenberg für eine Durchgangsstraße durch Herrenberg-Süd in Frage.**

*Begründung der Stadt: „Die Gebiete Zwerchweg und Kreuzen können nicht einseitig auf der Horber Straße angeschlossen werden. [..]. Bei einem einseitigen Anschluss kommt es zu massiven Verkehrsbelastungen auf der Horber Straße.“*

Die Bürgerinitiative Herrenberg-Süd (BI-HS) hat diese als Tatsache dargestellte Behauptung stets bestritten. Deshalb hat die Stadtverwaltung die tatsächliche Belastung der Horber Straße infolge Herrenberg-Süd vom Planungsbüro brenner BERNARD berechnen lassen (siehe Anhang 2). Danach kommt es bei einseitigem Anschluss von Herrenberg-Süd stadteinwärts auf der Horber Straße zu 1000 durch das Wohngebiet entstehenden Fahrten. Bei beidseitigem Anschluss bleiben 450 Fahrten. Der Unterschied beträgt also  $1000-450=550$  Fahrten (entspr. 3,5% von dann 15700 Fahrten täglich) – ohne verkehrsmindernde Maßnahmen, wie von der BI vorgeschlagen.

**550 siedlungsverursachte Fahrten** können weiter durch konsequente verkehrsmindernde Maßnahmen auf 400 oder vielleicht weniger Fahrten reduziert werden mit:

- optimalem Öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV
- autoreduzierten Wohnformen
- Förderung alternativer Verkehrsformen (e-bike Station etc.)

Auf der Horber Straße kann unterm Strich durch nachfolgende Maßnahmen sogar eine stärkere Verkehrsminderung erwartet werden, als an Verkehrszunahme durch die Besiedlung des Neubaugebiets Herrenberg-Süd entsteht:

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

**Zu behaupten, dass Herrenberg-Süd nicht einseitig angeschlossen werden könnte, weil es abhängig von 3,5% Mehrfahrten zu einer massiven Verkehrsbelastung der Horber Straße käme, ist schlicht abwegig.**

Damit ist keine Durchgangsstraße zu rechtfertigen, die 2 Wohnneubaugebiete mit dichtester Besiedlung zerschneidet, ein wichtiges Naherholungsgebiet zerstört, ein Schul- und Freizeitzentrum verlärmte, Schüler gefährdet, auf Jahrzehnte hinaus ein zweites Alzentälchen mit einem Durchgangsverkehrsproblem schafft und so jeder nachhaltigen Verkehrsplanung widerspricht.

**2.) 2008 wurde eine Straßenverbindung von der Nagolder Straße zur Horber Straße mittels Bahndammdurchstich im Schießtäle abgelehnt. Begründung der Stadtverwaltung: „Sicherheitsaspekte im Hinblick auf den Schülerverkehr im Schießtäle“** (siehe Anhang 3).

Eine vergleichbare Gefährdung des Schülerverkehrs besteht zweifellos auch am Schulzentrum Längenholz mit 2900 Kindern zuzüglich der überwiegend jugendlichen Besucher von Freibad und geplantem Freizeitzentrum. Trotzdem wurde die Anbindung an die geplante Durchgangsstraße durch Herrenberg-Süd in der Vorlage zur Gemeinderatsentscheidung als positiv gewertet und den Gemeinderatsmitgliedern so dargestellt. Das ist nicht nachvollziehbar – es sei denn, die Sicherheit der Schüler am Schulzentrum Längenholz wäre weniger wert als die der Schüler im Schießtäle.

**3.) Der Bahndammdurchstich wurde außerdem negativ bewertet, weil die Wohnsiedlungen entlang der Kalkofenstraße, der Friedrich-Fröbel-Straße und der Raistingener Straße durch mehr Verkehr belastet worden wären.**

Damit wurde anerkannt, dass es keinen Sinn macht, Hauptverkehrsstraßen mithilfe von Durchgangsstraßen durch Wohnsiedlungen zu entlasten. Auch die Überlegung, mittels Pollern zwischen Alzentälchen und Schafhausfeld den Durchgangsverkehr radikal zu unterbinden, bestätigt dieses Erkenntnis und geht in die richtige Richtung.

Dieselben Überlegungen bitten wir auch gleichermaßen auf das mit 90 Einwohnern pro Hektar mit Abstand am dichtesten besiedelte Wohnneubaugebiet Herrenberg-Süd anzuwenden. Das kann nur bedeuten, auf den Bau einer Durchgangsstraße als Direktverbindung zwischen Horber und Tübinger Straße inklusive zweier großer Sondernutzungsgebiete zu verzichten.

**Zurecht gibt es in keiner der nachfolgenden Wohnsiedlungen in Herrenberg eine Verbindungsstraße zwischen zwei Hauptverkehrsstraßen, egal ob Lämmleshalde, Affstätter Tal, Schwarzwaldsiedlung, Steingraben mit kleinem Markweg, großer Markweg, Holdergraben, Umgangssiedlung, Vogelsang, Seele, Wilhelmstraße mit Wengertweg und Kirchhalde, Ehbühl. Deshalb gibt es dort kein Durchgangsverkehrsproblem. Einzige Ausnahme Alzentälchen/Schafhausfeld und in geringerem Ausmaß die Beethovenstraße im Ziegelfeld. Aus gutem Grund werden moderne Wohnsiedlungen als Sackgassen konzipiert.**

Der Bau einer Durchgangsstraße ausgerechnet durch das dichtest besiedelte Neubaugebiet Herrenberg-Süd ist vor diesem Hintergrund widersinnig, als Verkehrskonzept für die Internationale Bauausstellung IBA mangels Nachhaltigkeit und Zukunftsorientierung untauglich.

Wir weisen noch einmal darauf hin, dass die Vorlage für Ihre Entscheidung in wichtigen Punkten fehlerhaft war. **Fehler, die in einer Gemeinderatsvorlage gemacht wurden, müssen korrigiert werden. Neue Erkenntnisse wie die Verkehrszahlen zur Horber Straße dürfen nicht einfach ignoriert werden, sondern müssen in das Verfahren einfließen!**

Es ist inakzeptabel, wenn im Planungsablauf einfach weiter gemacht wird und wider besseres Wissen mit einer falschen Begründung eine Fehlentscheidung aufrecht erhalten wird, die negative Folgen für die kommenden Jahrzehnte hat.

Wir verlangen, dass dieselben Maßstäbe für Herrenberg-Süd angelegt werden wie für andere Wohnsiedlungen in Herrenberg. Es kann nicht sein, dass in vergleichbarer Situation willkürlich einmal so und einmal anders bewertet und entschieden wird. Wenn im Alzentale alle Mühe darauf verwendet werden muss, den Durchgangsverkehr zu unterbinden, ist es folgerichtig, das Problem dort zu beheben. Das Problem einfach in das Wohnneubaugebiet 500 m weiter südlich zu verschieben, insbesondere, wenn dieses noch erheblich dichter besiedelt werden soll, kann nicht die Lösung sein.

Anhang 2: Verkehrsgutachten brenner BERNARD vom 07.02.2018, siehe unten

Anhang 3: Auszug aus dem Luftreinhalte-/Aktionsplan, Teilplan Herrenberg 2008, Seite 48/49

Auszug aus dem Luftreinhalte-/Aktionsplan  
für den Regierungsbezirk Stuttgart  
Teilplan Herrenberg 2008  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

S. 48

Im Flächennutzungsplan der Stadt Herrenberg ist südlich der Wohngebiete Alzentale und Längenholz eine geplante Wohnbaufläche dargestellt. Beim bereits 1993 durchgeführten Städtebaulichen Ideenwettbewerb wurde hier eine durchgehende neue Straße von der Horber zur Tübinger Straße konzipiert, die zukünftig eventuell einen Teil des bisherigen Durchgangsverkehrs vom Wohngebiet Alzentale aufnehmen kann. Wann jedoch die weitere Überplanung dieses Gebiets erfolgt, kann derzeit nicht vorausgesagt werden.

Weiter wurde vorgeschlagen, die Straßenverbindung Horber Straße, Reinhold-Schick-Platz, Nagolder Straße durch den Bau einer Alternativstrecke zu entlasten. Von der Horber Straße soll zusätzlich eine Verbindung über die Raistingener Straße, die Friedrich-Fröbel-Straße und einen neu zu bauenden Bahndammdurchstich zum Schießtälchen und zur Nagolder Straße geschaffen werden.

Im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie zur Entlastung der Kernstadt hat das Planungsbüro Bung / Weidleplan diese Variante untersucht, die Verkehrswirksamkeit wurde durch das Planungsbüro Kölz ermittelt. Bei Realisierung dieser Variante könnte ein größerer Streckenabschnitt der Horber Straße entlastet werden, jedoch wären die

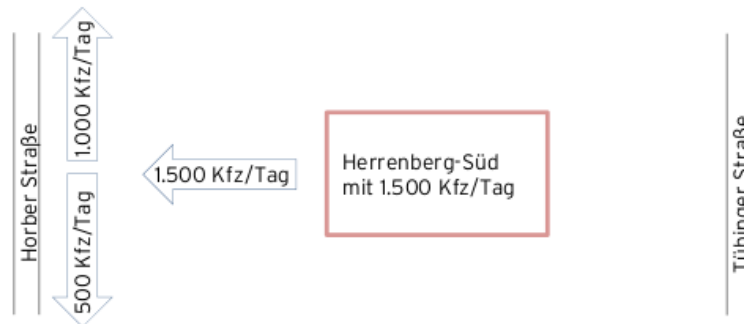
S. 49

Wohngebiete im Bereich Raistingener Straße, Friedrich-Fröbel-Straße höheren Belastungen ausgesetzt. Auch das Schießtälchen und die Kalkofenstraße müssten deutlich mehr Verkehr aufnehmen. Gerade im Hinblick auf den Schülerverkehr in der Kalkofenstraße bzw. im Schießtälchen will die Stadt Herrenberg schon aus Sicherheitsaspekten diese Lösung nicht mit Priorität verfolgen. Insgesamt bewertet die Stadt Herrenberg das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Maßnahme als ungünstig.

### 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

