

An
Den Vorsitzenden des Gemeinderates
Herrn Thomas Sprißler

Bodo Philipsen
Fraktionsvorsitzender
SPD Herrenberg
Walnussweg 4

Fon: 07032-74201
Fax:
Bodo.Philipsen@gmx.de

14.5.2015

Antrag „Verringerung des Autoverkehrs in der Innenstadt“

1. Die Nullvariante wird auf Optimierungen untersucht
2. Die Variante I 3 wird auf Optimierungen untersucht
3. Beide Varianten werden tabellarisch gegenübergestellt. Dabei werden die städtebaulichen Wirkungen, die Verkehrsentlastungen und -belastungen, die Umweltauswirkungen sowie die Finanzierungen als Maßstäbe des Vergleichs angewandt.

Für die Optimierung der Nullvariante schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

- a) **Strukturell wird alles getan, um Verkehr zu vermeiden.**
Keine Ausweisung von größeren Baugebieten in den Stadtteilen, Baugebiete mit ÖPNV-Anschluss, Nahversorgung auch für die Südstadt (bsp. bei der Straßenmeisterei), Arbeitsplätze in der Nähe des Bahnhofs im BayWa-Areal, Seeländer u.a., neues Baugebiet Aischbach, Nutzungsaufwertung mit neuen Bauflächen Herrenberg West, Grünpark Herrenberg West. (alles siehe 1.Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbs)
- b) **Es wird alles getan, den Modal split zugunsten von Bus, Rad und Fuß zu verändern.**
 - Kurze sichere **Radwegeachsen** quer durch die Stadt entlang der Hindenburgstraße (statt der Parkflächen), entlang der Horber Straße (statt der Parkflächen), entlang der Nagolder Straße, entlang der Seestraße, Aufstellspuren am Schickplatz, sichere und z.T. überdachte Radabstellanlagen in der gesamten Innenstadt, e-Bike-Stationen.
 - Attraktive und sichere **Fußwegeachsen** vom Bahnhof zum Marktplatz über Stabiareal entlang der Bahn, „Stötzerachse“ entlang der Bahn Richtung Norden der Stadt, oberirdische breite Überquerung des Schickplatzes mit Zwischeninsel, verkehrsberuhigte Zone Seestraße Straße mit breiter oberirdischer Querung im

Bereich Hirschgasse, autofreier Graben als Flanier- und Aufenthaltsmeile, autofreier und breiter Gehweg vom Süden der Stadt über Ottoschen Garten in die Richthofenstraße zur Hindenburgstraße mit oberirdischer Querung (Zufahrt zum Volksbank-Parkhaus über neues Parkhaus Albert Schweitzer)

- **Halbstündiger Bustakt** von allen Stadtteilen in die Innenstadt, kostenfrei, neuer Busbahnhof auf dem BayWa-Areal (statt der bisherigen), Bushaltestelle Stuttgarter Straße und Graben.

c) **Lenkung des Autoverkehrs**

- Verkehrsberuhigte Zone **Seestraße**, nur Anliegerverkehr
- Abhängen der **Horber Straße** (durch Kreuzungsumbauten) am Ackermann-Kreisel und an der Abbiegung der K 1028 Richtung Haslach, so dass der überörtliche Verkehr den Weg über die Südumfahrung Gültstein Richtung Autobahn nimmt oder über Haslach in den Nord-Westen abgeführt wird, Verkehrsberuhigung im Innenbereich der Horber Straße durch Tempo 30, Bäume etc.
- Reduktion der Verkehrsflächen für das Auto auf dem **Schickplatz** (Keine Linksabbiegung von der Nagolder Straße Richtung Seestraße, keine Rechtsabbiegung Hindenburgstraße Seestraße, keine Geradeauspur Horber Straße Seestraße)
- Tempo 30 von der **Hindenburgstraße** (Hasenplatz) bis zum Schickplatz, Grüne Ampel bei Tempo 30 vom Hasenplatz, über Nagolder Straße und Mühlstraße bis zur Nordumgehung. **Klare Vorrangführung** Mühlstraße – Zeppelinstraße/Nordumgehung bei Abhängen der B 296 Richtung Affstätt, Klare Vorrangführung Daimlerstraße Richtung Nufringen bei Abhängen der Seestraße bei der ENBW-Kreuzung.
- Kein Autoverkehr mehr im **Graben**
- **Evt. Südrandstraße**
- **Parkhäuser** im BayWa-Areal (mehr Parkflächen für Nutzer der Schiene), Albert-Schweitzer-Schule, Seeländerareal, Stabiareal, Fruchtkasten. Bevorzugt werden unterirdische Parkhäuser, die nicht neue städtebauliche Problemzonen verursachen

Diese Optimierungen sind zum großen Teil auch im Zusammenhang mit der I 3 zu untersuchen.

Begründung:

Ziel aller bisherigen Untersuchungen war es die Innenstadt vom Autoverkehr zu entlasten, um damit städtebaulich eine Vernetzung der Altstadt mit den umliegenden Stadtquartieren und einen zweiten Stadtring zu ermöglichen. Die Herausbildung attraktiver Stadtquartiere sollte Identität schaffen und das Wohnen und Arbeiten in der Stadt qualitativ aufwerten. Lärm- und Abgasbelastungen sollten für die Innenstadtbewohner verringert werden.

Alle bisherigen Varianten können diese Ziele in nur sehr geringem Umfang erfüllen (I 3- I5) bzw. sind zu teuer und haben zu negative Nebenwirkungen. (G 14) Das Ergebnis, das momentan auf dem Tisch liegt, ist nicht zufriedenstellend und bietet noch keine Basis für eine Entscheidung.

Völlig neue Varianten wird man nicht mehr finden und sollten auch nicht mehr untersucht werden. Stattdessen muss es darum gehen, nun Optimierungen der vorliegenden Empfehlungen zu beraten. Dabei rücken alternativ die Nullvariante und I3 aus unserer Sicht in den Mittelpunkt. Bei Verzicht auf

einen Straßenneubau stehen der Stadt Gelder in beträchtlichem Umfang für andere Verbesserungen zur Verfügung, die eventuell den gleichen oder einen besseren Ertrag bezogen auf die Ziele erreichen. Dies muss jetzt untersucht werden, was bisher noch nicht geschehen ist. Insbesondere sollten alle Maßnahmen, die im Zusammenhang mit einer Lösung erforderlich sind, in der Gesamtsumme erscheinen. (also auch die Parkhäuser, wenn nur durch sie der gewünschte Effekt eintreten kann) Dies gehört zur Kostenehrlichkeit.

Auch wir stehen zu einer raschen Entscheidung. Sollten die Optimierungen auf der Basis der Nullvariante aber nicht bis zum Juli untersucht und bewertet werden können, ist bei dieser Jahrhundertentscheidung auch ein Verschieben der Entscheidung auf den Herbst sinnvoll.

Bodo Philipsen
Fraktionsvorsitzender der SPD

Mit freundlichen Grüßen

Bodo Philipsen
SPD-Fraktionsvorsitzender