

FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
c/o: Jörn Gutbier | Hauffstraße 9 | 71083 Herrenberg

Stadtratsfraktion
c/o: **Jörn Gutbier**
Co-Fraktionsvorsitzender

Hauffstraße 9
71083 Herrenberg
☎ 07032 944 163
j.gutbier@herrenberg.de

Herrenberg, 23.02.2021

i3opt – Pro und Contra einer Entscheidung

Am Dienstag 23. Februar 2021 wurde erneut darüber entschieden, ob die Bahnunterführung der Verkehrslösung i3opt realisiert werden soll (Drs. 2021-006). Die Fraktion Bündnis90/DIE GRÜNEN hat nicht einheitlich dazu abgestimmt.

Nach einem jahrelangen Meinungsbildungsprozess und ausführlichen Diskussionen innerhalb und außerhalb der Fraktion stehen auf beiden Seiten gewichtige Argumente, die hier in aller Kürze vorgebracht werden.

Die Geschichte

Mit dem großen Städtebaulichen Wettbewerb von 2011 wurde uns vom Büro lohrer/hochrhein eine Verkehrslösung für die Herrenberger Innenstadt vorgeschlagen, die das Element einer zusätzlichen Querung der Bahntrassen südlich der Nagolder Straße enthielt (Anlage A1). Dieser eine von insgesamt 12 Vorschlägen hat es in den weiteren verkehrlichen Untersuchungen, die sich über einen langen Zeitraum erstreckt haben, geschafft, nicht nur als Option weiter geprüft zu werden, sondern als einzige Lösung für die Verkehrsprobleme an Schickplatz zur Umsetzung empfohlen zu werden (2015). Seitdem begleitet diese Verkehrsvariante alle verkehrlichen und städtebaulichen Planungen in unserer Stadt.

Die Grüne Fraktion hat sich immer kritisch gegenüber dieser „kleinen“ Lösung für unsere vermeintlich „großen“ Verkehrsprobleme verhalten.

In der letzten Legislatur wurde mit der Verabschiedung des IMEP (Integrierter Mobilitäts- und Entwicklungsplan) über die Realisierung der i3opt Planungen zuletzt entschieden (Drs. 2019-058, Pkt. 4. D3). Die alte Grüne Fraktion hat sich für die i3opt entschieden – aus städtebaulichen und nicht aus verkehrs- oder klimaschutzrelevanten Gründen. Denn schon länger ist klar, dass die neue Straßenschneise i3opt nur Verlagerungen aber keine verkehrsreduzierenden Wirkungen entfalten wird.

Die Planung

Das kurze Stück Horber Straße soll ab der Bismarckstraße zur Fußgängerzone werden. Dazu wird die vorhandene dreispurige Straße in Richtung Bahndamm verschwenkt, mit einem Brückenbauwerk unter der Bahn hindurchgeführt und verkehrsführend Richtung Nagold mit der Nagolder Straße verbunden (vgl. A2).

An der großen Kreuzung Reinhold-Schick-Platz entfällt eine Verkehrsbeziehung (vgl. A3). Die Prognose rechnet mit dem Wegfall von mehr als 1/3 des Verkehrs an dieser Stelle – 18.000 anstelle 29.000 Fahrbewegungen innerhalb von 24 Stunden (Prognose 2030). Die Seestraße soll von perspektivisch 22.400 auf 8.300 Kfz/24h reduziert werden, wobei auch ohne i3opt mit der Umsetzung aller sonstigen IMEP-Maßnahmen es bereits nur noch 11.100 Kfz/24h im Jahr 2030 sein sollen. Das Gesamtvolumen aller IMEP-Maßnahmen beträgt Stand 2019 56 Mio. Euro (Drs. 2019-058, S.17).

Die Umbaumaßnahme nur für den Bahndurchstich/das Brückenbauwerk, inklusive der Kosten für den Straßenbau mit den neuen Straßennetzanschlüssen wird aktuell mit < 15,5 Mio. Euro angegeben. Dafür sollen ca. 6,9 Mio. Euro an Fördergeldern abgerufen werden können. Hinzu kommen die Kosten für den Umbau der Horber Straße zur Fußgängerzone, den Umbau der Kreuzung Reinhold-Schick-Platz, den Umbau der Nagolder Straße bis zum neuen Anschluss der i3opt (vgl. A4).

Was spricht für die i3opt?

I3opt ist die einzig verbliebene Variante aus dem städtebaulichen Wettbewerb und den verkehrsplannerischen Untersuchungen, um das Gesicht Herrenbergs, mit dem Focus auf den bedeutenden Reinhold-Schick-Platz, nachhaltig zu verändern.

Die Wegebeziehung Horber Straße von Bahnhofstraße bis zur Bronngasse ist das unattraktivste Stück Stadtraum was Herrenberg vorweisen kann (vgl. A5). Nur die vollständige Verlegung des Autoverkehrs raus aus diesem Stück Horber Straße kann hieran etwas ändern.¹ Auch die angestrebte Reduzierung des Autoverkehrs um 50% hätte keinen nachhaltigen Effekt auf die Tatsache, dass hier weiterhin eine Asphaltstraße durch die engen Häuserfronten geführt werden muss.

Die wichtigste Wegebeziehung des nichtmotorisierten Individualverkehrs in Herrenberg vom Bahnhof in die Altstadt, kann damit attraktiv gestaltet werden. Die Kreuzungsanschlüsse Hindenburg und Nagolder Straße können von 5 auf 3 Spuren und die Seestraßenzuführung von 3 auf 2 Spuren zurückgebaut werden. Die bestehende Bahnunterführung kann durch Rückbau von mindestens zwei PKW-Fahrspuren, für Fuß- und Radverkehr erheblich aufgewertet werden. Die neue Ecke Bahnhofstraße muss so gestaltet werden, dass die an dieser Stelle zu querende Horber Straße dann ein minimales Hindernis darstellt². Einen Linksabbieger in die Bismarckstraße darf es dann nicht mehr geben. Es braucht hier andere Beläge wie in der Seestraße und Tempo 30 (vgl. A4).

Die oberirdische Querung des Schickplatzes ist kein bedeutendes Hindernis mehr. Und der eigentliche Haupteingang in die Herrenberger Altstadt wird damit wieder sichtbar (vgl. A6).

Das schnelle, mal eben Durchfahren der Seestraße, von der Horber Straße kommend, entfällt fast vollständig. Die hohen Investitionen, die bereits in die Entwicklung der Seestraße getätigt wurden und noch werden (Seelesplatz), müssen fortgeführt werden. Die weitestmögliche Reduzierung des PKW-Durchgangsverkehrs kann damit umgesetzt werden, trotz dreier Parkhäuser in der Seestraße. Für die Entwicklung der westlichen Seestraße in der ersten Reihe, vor dem neuen Seeländer-Einkaufszentrum, ist dies essenziell.

Die hohen Kosten halten vier Grüne Fraktionäre für gerechtfertigt, weil wir damit das seit der Motorisierung bekannteste negative Aushängeschild Herrenbergs, den Reinhold-Schick-Platz und sein Drumherum, sowie die Horber Straße beim Modehaus Zinser grundlegend und im positiven Sinn verändern können. Daneben sind attraktive Wegebeziehungen und eine hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer ein gutes Zugmittel, um die erforderliche Verkehrswende zu gestalten.

¹ Die von der SPD vorgeschlagene und von den Grünen lange Zeit mitgedachte Alternative i4 (westliches Verschwenken der Horber Straße an die Nagolder Straße mit Kreisverkehr unter der bestehenden Bahnbrücke, halten wir nach allen Abwägungen für wesentlich ungeeigneter für die Entzerrung des Verkehrs.

² Auch jetzt müssen zwei Straßen auf dem Weg in die Altstadt überwunden werden.

Was spricht gegen die I3opt

Die städtischen Einnahmen sind konjunktur- und pandemiebedingt eingebrochen. Wann sie sich erholen, ist ungewiss. Die Stadt muss an erster Stelle ihre Pflichtaufgaben (Ausbau der Kita-Plätze, der Ganztagesbetreuung und der Schaffung von Schulraum) erfüllen und die städtischen Liegenschaften erhalten.

Die Kosten für die I3opt in Höhe von mindestens 21 Mio. Euro sind im Haushaltsplan 2020 als Investitionssumme aufgeführt. Der kommunale Haushalt 2021 kalkuliert mit einer Neuverschuldung von 53.86 Millionen Euro bis zum Jahr 2024. Es ist unverantwortlich kommenden Generationen einen übermäßigen Schuldenberg zu hinterlassen. Es wird unter diesen Bedingungen jedes Jahr die Frage im Raum stehen, wie bekommen wir einen genehmigungsfähigen Haushalt hin.

Das entscheidende Argument gegen I3opt ist die für die Erreichung der Klimaschutzziele zwingend notwendige Verkehrswende. Neue Antriebstechniken werden nicht ausreichen, um die Treibhausgasemissionen auf dem Verkehrssektor bis 2030 um 40% zu reduzieren. Um das Klimaschutzziel auf dem Verkehrssektor zu erreichen ist ein Drittel weniger motorisierter Individualverkehr (MIV) in unseren Städten notwendig. Der ÖPNV-Anteil an den Fahrten ist zu verdoppeln. Jeder zweite Weg wird zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.

Dafür schafft die I3opt keine Verbesserungen – ganz im Gegenteil: Eine Realisierung der I3opt. hätte für die Linien 751, 782, 791 und 794 einen Umweg vom und zum Bahnhof zur Folge. Fahrzeitverlängerungen machen jedoch den ÖPNV unattraktiver.

Die Kosten der I3opt. und daraus resultierende Maßnahmen sind viel zu hoch im Tausch für 130 m Fußgängerzone. Verbesserungen in der Horber Straße können ohne den Bau der I3opt. erreicht werden durch

- Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV und Radverkehr
- Umlenkung des MIV über den Ackermannkreisel
- Bau einer ebenerdigen Fußgängerquerung des Reinhold-Schick-Platzes von den Fußwegen der Horber Straße in die Bronngasse (ggf. unter Rückbau der Treppen zur Zinser-Unterführung)

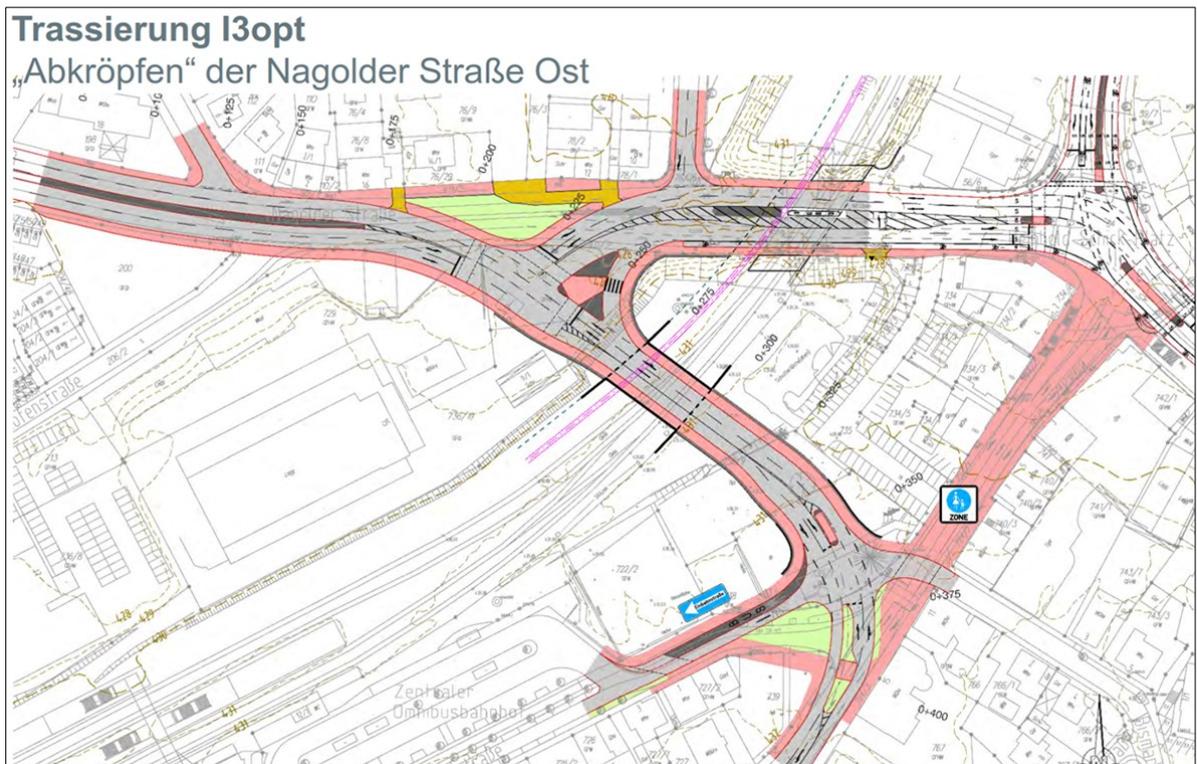
Ein grundlegender Fehler wurde bereits im Rahmen der IMEP-Bewertung der 4 Szenarien begangen. Klimaschutz und die Verkehrswende haben hier quasi keine Rolle gespielt. Daher wurde beim Ranking der Szenarien und den daraus hervorgehenden Maßnahmen bereits ein kapitaler Kardinalfehler begangen. Dieser fällt dem "Klimaschutz" (= Verkehrswende) jetzt auf die Füße. Die Stadt kann jeden Euro nur einmal ausgeben. Somit fehlen jetzt mit der getroffenen Entscheidung die Mittel, um Investitionen, die dem Klimaschutz, den Bildungsstätten u.v.m. zuträglich wären.

Anlagen

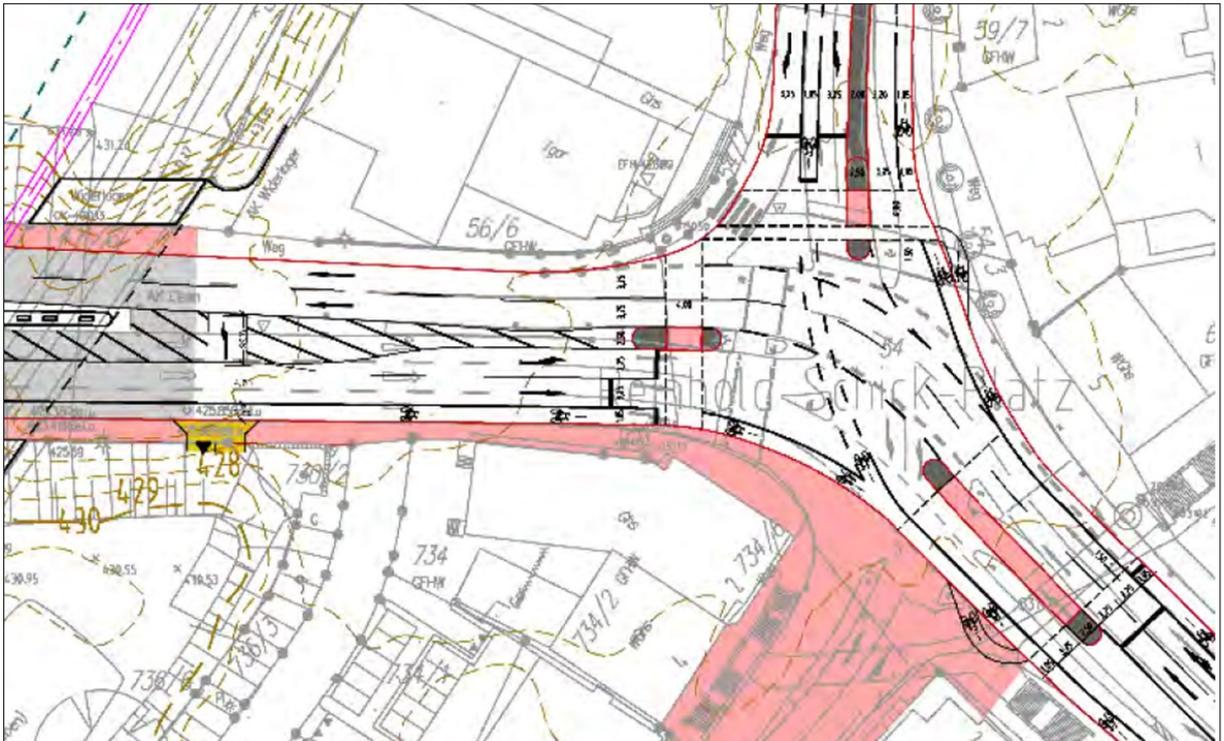
A1) Wettbewerbsbeitrag von Iohrer/hochrhein von 2011 (ausgeschieden im 2. Rundgang)



A2) Letzter Planungsstand Brenner – Anm. zur Planung siehe nachstehend

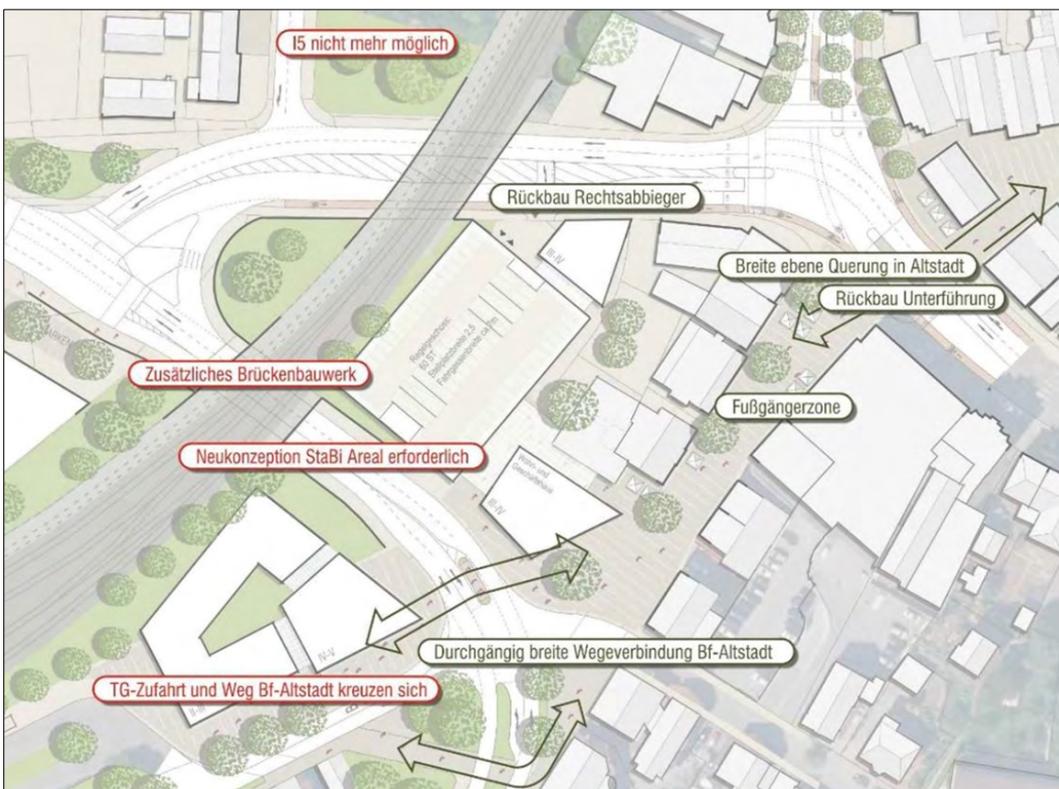


A3) Detailauszug Reinhold-Schickplatz



A4) Städtebaulicher Plan aus IMEP, Themenfeld 05: Prognose und Verkehrsbeziehungen

Über die Ausführungsdetails wird noch nicht entschieden. Der Übergang Horber/Ecke Bahnhofstr muss verändert werden: Die Bismarckstraße von der Horber abhängen oder auf Einbahnstraße umbauen – nur noch rausfahren. Kein Linksabbieger auf der i3opt in die Bismarck. Knotenpunkt Bahnhofstraße noch leicht nach Süden verschieben. Gesamten Fahrbahn und Übergangsbereich mit andersfarbigen Belägen ausführen – vgl. Seestraße. Weitere Verbesserungen an der Nagolder Straße erforderlich.



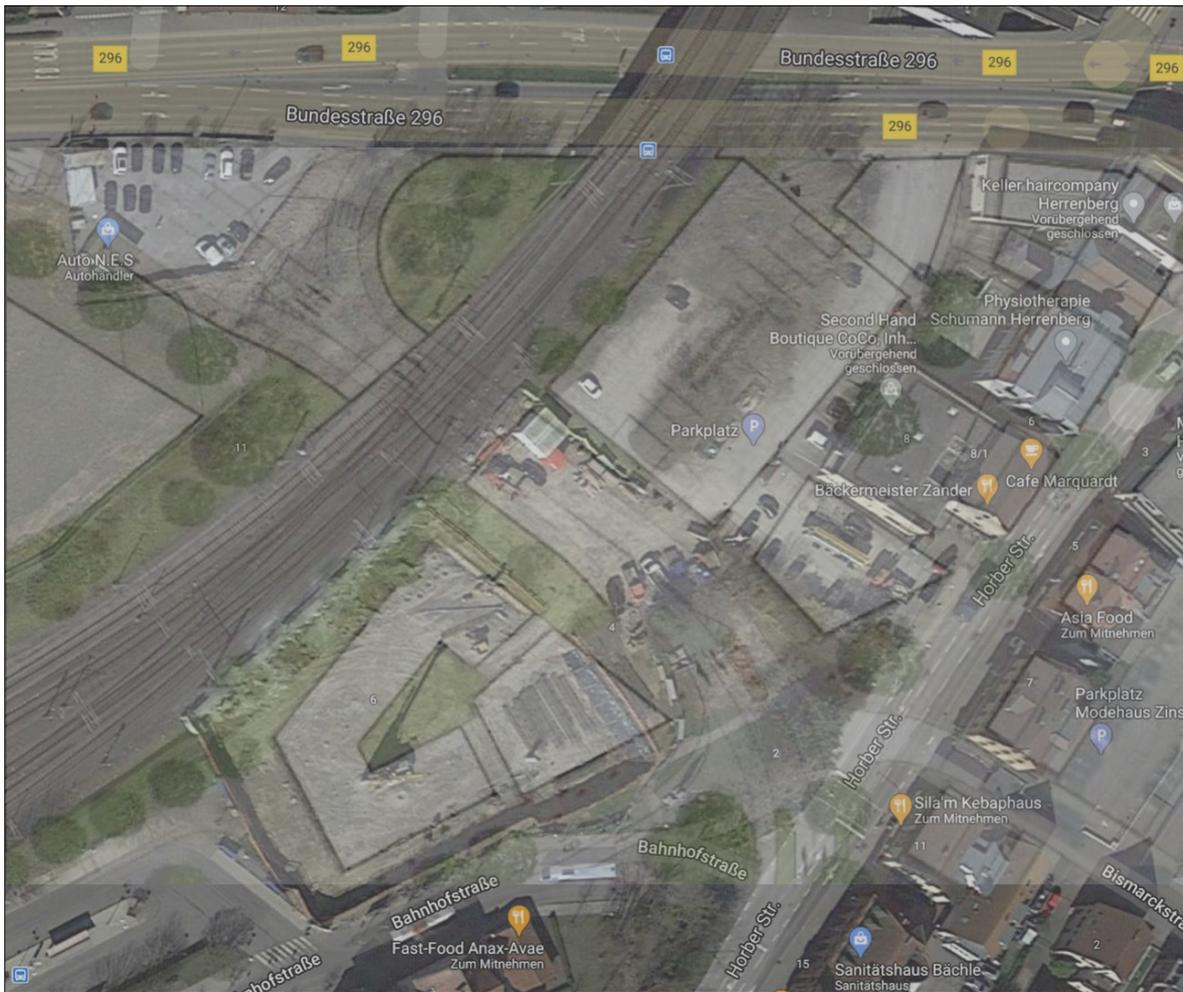
A5) Ist Situation Zugang Horber Straße in die Altstadt



A6) Planauszug Wettbewerb Seestraße – Thema einheitliche Beläge in der Innenstadt



A7) Google-Luftbild mit aufgelegten Planungsstand i3opt – Thema Flächenversiegelung.



A8) Planstand BayWa-Areal Entwicklung / Berücksichtigung der i3opt (zusätzlich versiegelte Verkehrsfläche)

