



FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
c/o: W. Pfisterer-Preiss | Herzogweg 32/1 | 71083 Herrenberg

Herrn Oberbürgermeister  
Thomas Sprißler

**Gemeinderatsfraktion**

Co-Fraktionsvorsitzende

**Waltraud Pfisterer-Preiss**

Herzogweg 32/1  
71083 Herrenberg

☎ 07032 26973

w.pfisterer-preiss@herrenberg.de

**Dr. Heike Voelker**

Sudetenstr. 5  
71083 Herrenberg

☎ 07032 2018 896

h.voelker@herrenberg.de

15.2.2023

## Schickplatz

Mobilität und Erreichbarkeit (Leitbild Handlungsfeld 4),  
Stadtbildpflege und öffentlicher Raum (Leitbild Handlungsfeld 5)

Die Verwaltung prüft die Umgestaltung des Reinhold-Schick-Platzes. Ziel der integralen Aufgabe ist die substanzielle Stärkung des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) unter Einbeziehung von Gesichtspunkten zur Klimawandelanpassung.

## Begründung

Mit der Drucksache DS 2023-024 wurde die I3opt aus Kostengründen auf Eis gelegt. Die Skizzen zur Umgestaltung des Schick-Platzes hatten bisher immer eine Verkehrsentlastung durch die I3opt als Voraussetzung. Da diese nicht mehr absehbar ist, muss für den Schickplatz eine neue Lösung gefunden werden.

Der Reinhold-Schickplatz ist als zentraler Verkehrsknoten seit über 50 Jahren „Auto-gerecht“ ausgebaut. Bei der letzten Änderung in 2020 wurden auf Horber Straße, Hindenburg Straße und Seestraße Fahrradschutzstreifen integriert. An der Anzahl der Autofahrspuren und der Abbiegebeziehungen hat sich dabei nichts geändert. Im Zuge einer Gesamtsteuerung der Ampeln auf den Hauptstraßen der Kernstadt sollte der motorisierte Verkehr verflüssigt werden, der Busverkehr beschleunigt. Eine „grüne Welle“ hat sich insbesondere am Schick-Platz nicht eingestellt, was aus kybernetischen Überlegungen

auch nicht realistisch erscheint. Insbesondere die aktuelle Situation in der Horber Straße ist mehr als unbefriedigend.

Bei der Betrachtung des Schickplatzes wird dieser von der Verwaltung immer wieder auf seine Funktion als Zentralpunkt des Herrenberger Modellstadtprojekt saubere Luft und als Teil der Autobahnumleitungsstrecke im Falle einer Schönbuchtunnelsperrung verwiesen. Dies wird dem Problem und der Aufgabe die vor uns liegt nicht im Ansatz gerecht. Ganz im Gegenteil muss der Schick-Platz als zentrales Gelenk zwischen Altstadt einer verkehrsberuhigten Seestraße, dem Bahndurchstich zur westlichen Kernstadt mit ihren neu entwickelten Quartieren zum Bahnhof und zur Hindenburgstraße hin gesehen und weiterentwickelt werden.

Zur Unterstützung wird ein alternatives externes Büro mit entsprechend ausgewiesener Expertise herangezogen (Stadtplanung, Verkehrsplanung, insbesondere in Fuß- und Radverkehr).

Bei der Prüfung sollen besonders folgende Aspekte betrachtet werden:

- a) Reduzierung der Trennwirkung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- b) Oberirdische Querung für Fußgänger und Radfahrer
- c) Kreisverkehr mit Vorrang für Fußgänger und Radfahrer
- d) Einrichtung von Grünflächen und Schatten spendenden Bäumen

#### **Für die Fraktion**

Alfred Steinki - Dr. Heike Voelker - Waltraud Pfisterer-Preiss

### Exkurs Kreisverkehr

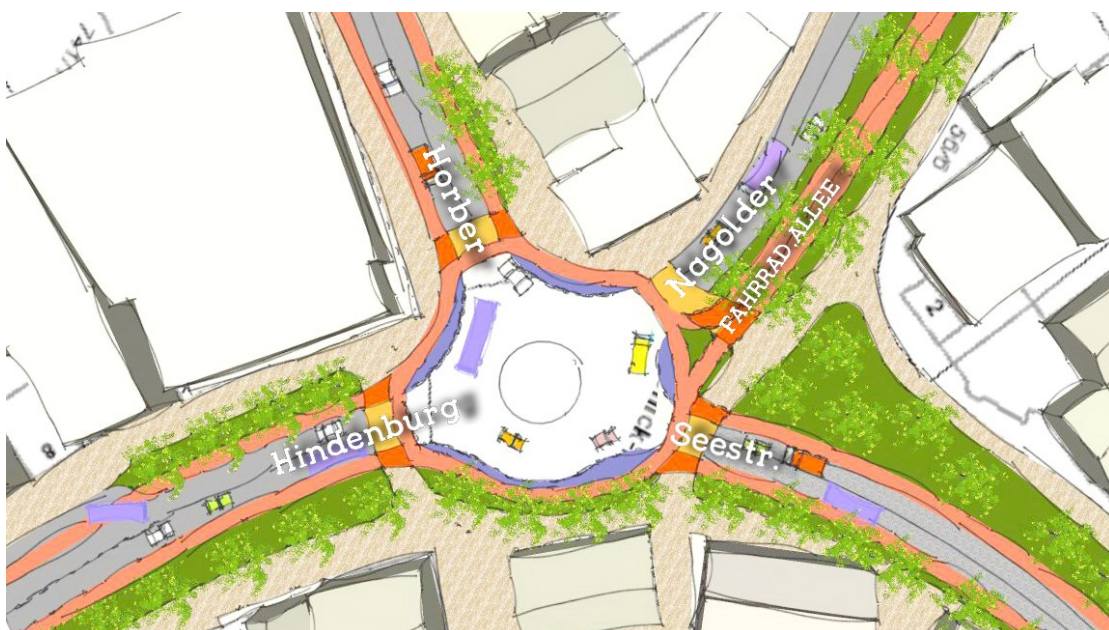
Die Ausgestaltung als Ampel-gesteuerte Kreuzung bedingt für die verschiedenen Abbiegebeziehungen auf den zum Schick-Platz führenden Straßen einen sehr großen Flächenverbrauch für den motorisierten Verkehr (ca. 18,5 Meter Breite in der Hindenburg Straße und 16,5 Meter Breite in der Nagolder Straße).



Im Vergleich dazu wäre bei einem Kreisverkehr in jede Richtung eine kommende und eine abgehende eine Spur ausreichend, wodurch in der Horber Straße eine Spur wegfallen würde, in der Seestraße zwei Spuren, in der Nagolder Straße und der Hindenburg würden jeweils sogar drei Spuren wegfallen. Somit könnten im Umfeld des Schick-Platzes bis zu 2.000 m<sup>2</sup> versiegelte Asphaltfläche für eine alternative Nutzung gewonnen werden. Hier wären z.B. Grünflächen, Baupflanzungen oder z.B. auch die Ausweitung der Gastronomie vorstellbar. Im der Nagolder Straße könnte der Umweltverbund deutlich aufgewertet werden.



Die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs ist aufgrund der angestrebten Reduzierung der MIV für diesen Verkehrsknoten ausreichend (nach RAST 06).



*Die dargestellte Skizze ist auf der Grundlage der aktuellen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) entworfen.*