

Expertengespräch im **Kopernikus-Projekt Enavi** Schwerpunkt Mobilitätsforschung

Im Rahmen des Kopernikus-Projektes „*Energiewende-Navigationssystem zur Erfassung, Analyse und Simulation der systemischen Vernetzungen*“ (ENaviF)*, führt das Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS) eine Untersuchung zu Auswahl- und Umsetzungsprozessen von verkehrspolitischen Maßnahmen im urbanen Personenverkehr durch.

Basis dieser Untersuchung sind Experteninterviews in den derzeit vorgesehenen Modellstädten zur Luftreinhaltung. In den Interviews sollen die Entwicklung und ggf. erwartete Wirkungen der Verkehrsmaßnahmen aus dem Blickwinkel von Verkehrsbetrieben, Verbänden oder zuständigen Behörden diskutiert werden. *Das Projekt wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert.

31.10.2018

Interview mit der Fraktion **BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN** zum Thema „**Modellstadt-Luftreinhaltung**“ Herrenberg

Agenda-Setting und Narrativ: Bewerbung als Modellstadt

- › **Frage 1:** Was sind aus Ihrer Sicht die derzeit größten Herausforderungen einer „Verkehrswende“ in Ihrer Stadt?

Bündnis90/Die Grünen in Herrenberg

Die Veränderung des Modal-Split hin zum Verkehrsverbund. Die sich in den Diskussionen und Untersuchungsaufträgen ankündigende Veränderung des Schwerpunkts, für wen wir hier Verkehrspolitik betreiben, muss sich noch in den Beschlüssen zur Umsetzung niederschlagen und dann auch realisiert werden.

- › **Frage 2:** Wie kam es aus Ihrer Sicht zu der Bewerbung als Modellstadt im Programm „Saubere Luft“ der Bundesregierung? Bitte erläutern Sie kurz Gründe, Entstehungsgeschichte (bspw. Masterplan), Bedeutung für die Verkehrspolitik etc.?

Bündnis90/Die Grünen in Herrenberg

Seit mehr als 9 Jahren verfolgt die Stadt Herrenberg Planungen zur Veränderung und Weiterentwicklung Herrenbergs. Mit dem unter umfassender Beteiligung der Bürgerschaft erstellten [Leitbild Herrenberg 2020](#) wurden 12 Leitsätze und ein großes Bündel an Handlungszielen formuliert. In 2011 wurden hier unter dem Punkt 5.4 **Mobilität und Erreichbarkeit** sieben Handlungsziele und 43 Projekte und Maßnahmen beschlossen.

Aus diesem Prozess heraus, wurde u.a. ein **städtebaulicher Wettbewerb** „Westliche Innenstadt“ entwickelt, der auch versuchte, zukunftsfähige Verkehrslösungen für unseren Hauptverkehrsknotenpunkt (Reinhold-Schick-Platz; Kreuzung von zwei Bundesstraßen mitten in der Stadt, vor dem Eingang zur Altstadt auf der Achse Bahnhof-Altstadt) von externen Beratern entwickeln zu lassen. Die Lösungsvorschläge wurden umfassend analysiert. 2011 wurde innerhalb einer kleineren Beauftragung untersucht, wie der Radverkehr am Reinhold-Schick-Platz verbessert werden könnte.

Aus dem Wettbewerb heraus erfolgte eine weitergehende Untersuchung aller denkbaren Möglichkeiten zur [Entlastung der Innenstadt](#). Dieser Prozess dauerte fast zwei Jahre und untersuchte unter anderem, zumindest im Ansatz auch die vollständige Sperrung jeder Durchfahrtsmöglichkeit durch die

Stadt. In der Drs. 2015-098a wurden die **Gesamtergebnisse** dokumentiert und ein [29 Punkte umfassender Prüfauftrag beschlossen](#), um die favorisierte innerstädtische Lösungsvariante (I3opt) nicht nur weitergehend zu untersuchen, sondern auch ihre Notwendigkeit zu überprüfen, wenn zuerst andere, günstigere Veränderungen im Stadtgefüge umgesetzt werden. Dieser Punktekatalog von 2015 wird nur Stück für Stück umgesetzt. 2016 wurde der [Integrierte Mobilitätsentwicklungsplan](#) (IMEP 2030) beschlossen, welcher sich aktuell in der Konkretisierungsphase befindet. Hervorgegangen ist dieser Gesamtansatz auch aus der [Forderung zur umfassenderen Weiterentwicklung](#) des veralteten Radverkehrsplans in der Fortschreibung vom 21.11.2000.

Dann kam **Dieselgate** und die Stadt Herrenberg hat sich am 24. November 2017 auf das Förderprogramm aus dem „Fonds: nachhaltige Mobilität für die Stadt“ im Rahmen des Forschungsprogramms zur Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr (Förderrichtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren“, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) mit der Erstellung eines Masterplans „[Green Plan](#)“ beworben.

› **Frage 3:** Wie sind Ihres Wissens nach Idee, Auswahl und Konkretisierung der Maßnahmen für das Paket „Saubere Luft“ zustande gekommen?

Bündnis90/Die Grünen in Herrenberg

Das Paket zum Green Plan wurde aus den Handlungszielen des Leitbilds Herrenberg 2020 (2011) und den daraus erarbeiteten Planungsansätzen und Projekten entwickelt.

Maßnahmenbündel „saubere Luft“: Ziele, Design, Beteiligung, Wirkung & Monitoring

Laut der Übersicht zu den übermittelten Projektskizzen der Modellstädte sieht Herrenberg für das Maßnahmenpaket „saubere Luft“ folgende Maßnahmen vor:

- › **Tarifpreissenkungen:** Stadtticket (Tagesticket zu 3 Euro, Monatskarte zu 47,20 Euro)
- › **ÖPNV-Angebotsausweitung:** Einsatz eines dritten Linienbusses und „Linientaxis“, Stadt Mobility App
- › **Verkehrslenkung und -steuerung:** Dynamische Temporeduzierung, bauliche Anpassung Hauptverkehrsachsen, verkehrsabhängige Steuerung Lichtsignale, Verbesserung Busdurchfahrzeiten

› **Frage 4:** Wie genau werden diese Maßnahmen ausgestaltet sein? Und wann ist deren Umsetzung geplant? Welche Laufzeit ist für diese Maßnahmen geplant? Welche ggf. zusätzlichen verkehrspolitischen Maßnahmen (bspw. mit Blick auf den motorisierten Individualverkehr) wären aus Ihrer Sicht notwendig?

Bündnis90/Die Grünen in Herrenberg

Das Maßnahmenpaket hierzu ist jetzt als [Beschlussvorlage 2018-188](#) formuliert und wird am 6.11.2018 im Technischen Ausschuss debattiert und soll am 20.11.2018 beschlossen werden. Zu den oben genannten Maßnahmen kommt nur noch das Thema LKW-Durchfahrtsverbote. Diese Maßnahmen sollen ab Januar 2019 umgesetzt und bis Ende 2020 abgeschlossen werden. Zur Frage was sollte zusätzlich gemacht werden: Siehe Antworten unter Frage 5.

- › **Frage 5:** Welches Ziel bzw. welche Ziele sollen mit der Einführung des Maßnahmenpakets „saubere Luft“ erreicht werden? Gibt es ggf. über eine NO_x-Reduktion hinaus weitere Ziele je Maßnahme?

Bündnis90/Die Grünen in Herrenberg

Wir sehen das Konzept der *Modellstadt* nur als eine Alibiveranstaltung der Bundesregierung zur Ablenkung von Dieselgate und zum Vertuschen der Handlungsunfähigkeit der Bundesregierung gegenüber den Automobilkonzernen.

Städtebaupolitik ist Verkehrspolitik!

Wir verfolgen seit weit mehr als 10 Jahren eine Veränderung der **Städtebaupolitik** in Herrenberg. Die **Veränderung des Modal-Split** hin zum Verkehrsverbund ist dabei nur ein Aspekt.

Die **Verlangsamung des Individualverkehrs**, die **Rückaneignung des öffentlichen Raums** durch Abbau von Stellplätzen im Straßenbereich. **Straße als Lebensraum** und nicht nur als Verkehrsfläche für stinkende, lärmende und lebensgefährdende PKWs.

Die Straße gehört allen Bürger*innen und nicht Blechkarossen. Es geht um neuen, um mehr Begegnungsraum, um leisere, sicherere und gesündere Straßenräume sowie attraktive Einkaufslagen. Darüber hinaus geht es um die **Entlastung der Wohngebiete** von Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehr, um **gesünderes Wohnen an den Hauptstraßen**.

Innenentwicklung vor Außenentwicklung, moderate Nachverdichtung im Bestand, die **Stadt der kurzen Wege**, die **Schonung der Ressource Boden** und die bessere **Anbindung der Stadtteile** an die Kernstadt über und für den Verkehrsverbund.

Die Weiterentwicklung, bzw. auch Wiederbelebung der Innenstadt von Herrenberg als **attraktiven, zentralen Ort des Einkaufens und Lebens** über die Innenstadtring hinaus (Umbau der Seestraße zum Boulevard, Entwicklung des Seeländerareals zum Einkaufstandort, **Verkehrsberuhigung** der Hindenburgstraße, bzw. Abbau der Barrierefunktion der B28 für Fußgänger und Radverkehr).

Die Innenstadt soll nicht mehr nur ein auszustellendes Schmuckstück sein, sondern ein **Ort der Identifikation, Aneignung und Begegnung**. Deswegen Lockerung der Altstadtsatzung zur **Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Altstadt** (großzügigere Regelungen für den Dachausbau – Fenster und Gaubengrößen, ermöglichen von Dachterrassen/-gärten). Wer attraktiv in der Stadt wohnt und keinen Grund hat wegzufahren, reduziert den (Individual-)Verkehr.

Attraktivierung der Zugangsachse Bahnhof-Innenstadt als Ort mit Aufenthaltsqualität => Anreise mit der Bahn um Hbg. zu besuchen.

Ein neues Park- und Geschäftshaus an der B28 um Parkplätze in Fläche/im öffentlichen Raum (Graben) abbauen zu können, Parkplatzsuchverkehre zu minimieren und Wohngebietsstadtteile autoärmer zu bekommen.

Aufstockung des Parkdecks am Bahnhof um im Erdgeschoss eine Fahrradparkhaus einzurichten und oben drauf Anlagen zur Energiegewinnung zu installieren.

Förderung der **E-Mobilität** vor allem **im Bereich des Radverkehrs** z.B. durch Bereitstellen von Lasten-Pedelecs – Ride-Sharing für die gesamte Stadt, **Lademöglichkeiten** an allen zentralen Einkaufspunkten.

Direkte, schnelle Radwegeverbindungen auf den Hauptverkehrsachsen. Radverkehr sichtbar machen auf den Straßen!

Verbesserung des Fußwegeverkehrs. Verbreiterung der Fußwege und kurze Ampelphasen an den Hauptverkehrsstraßen. **Aufwertung der Stadtplätze** als einladende Orte des Aufenthalts.

› **Frage 6:** Welche Akteure wurden im Kontext der Bewerbung als Modellstadt und bei der Auswahl der Maßnahmen in Ihrer Stadt beteiligt? Und welche Beteiligung ist bei der Umsetzung der Maßnahmen vorgesehen? Gab oder gibt es in diesem Kontext einen Prozess zur Beteiligung der Zivilgesellschaft? Wenn ja, wie sieht bzw. sah der aus?

Bündnis90/Die Grünen in Herrenberg

Herrenberg wurde mit der Wahl von OB Sprißler 2008 zur sog. Mitmachstadt entwickelt. Umfangreiche Bürgerbeteiligungsprozesse waren bei der Erarbeitung des Leitbilds Herrenberg 2020 und fast allen oben beschriebenen Planungen integraler Bestandteil oder sogar deren Grundlage. Eine neue Kultur des Miteinanders in der Ratsarbeit – trotz aller auch weiterhin bestehenden politischen Differenzen und unterschiedlichen Prioritäten, haben hierzu einen wichtigen Beitrag geleistet. Wertschätzung, Sachlichkeit und zielorientiertes Handeln, immer im Rahmen einer verantwortungsvollen Haushaltspolitik, stehen in der Herrenberger Ratsarbeit im Vordergrund.

› **Frage 7:** Was erwarten Sie sich im Einzelnen von den Maßnahmen im Paket „saubere Luft“? Wie beurteilen Sie die Wirkungen der Maßnahmen, wie bspw. Effektivität, Effizienz etc.?

Bündnis90/Die Grünen in Herrenberg

Die Maßnahmen ÖPNV-Tarifsenkung und Angebotsausweitung werden nur dann einen spürbaren Effekt auf den Modal-Split haben, wenn wir diese auch entsprechend bewerben und ein Umdenken bei den Bürger*innen stattfindet.

Die Verkehrslenkungsmaßnahmen an sich führen nicht zu weniger Verkehr, sondern nur zur Verstetigung und zur Verkehrsverlagerung. Der Dreck von Verbrennungsmotoren wird dann halt woanders in die Umwelt entsorgt.

Verstetigung schützt auch den Primat des PKW auf unseren Straßen und unterstützt damit noch länger die Akzeptanz des motorisierten Individualverkehrs in unseren Städten – ein Konzept ganz im Sinne der Automobil-Hersteller.

Wir wollen diese Maßnahmen aber nutzen, um unsere weitergehenden Handlungsziele einer veränderten Städtebaupolitik und Attraktivierung des Lebensraums Stadt umzusetzen.

Saubere Luft würden wir viel schneller erreichen, wenn:

1. die gesamte deutsche Automobilindustrie in den letzten 20 Jahren nicht dermaßen gepennt hätte beim Umstieg auf die E-Mobilität und endlich konsequent und damit schnell mit der Umsetzung beginnen würden - nicht mit fetten SUV-Premiummodellen für über 60.000 Euro und Ver-

bräuchen von 20 kWh/100 km, sondern mit bezahlbaren Alltagsfahrzeugen mit 10 kWh/100 km.

2. die verantwortlichen Manager und Chefs der Automobilindustrie für diesen größten in Deutschland je stattgefundenen Betrug an Mensch und Umwelt konsequent zur Verantwortung und damit aus der Verantwortung dieser großen Konzerne gezogen würden – damit das in Zukunft vielleicht besser wird ...
3. die in Berlin in Verantwortung stehenden Politiker*innen „einen A.... in der Hose hätten“ und Hardwareumrüstung für alle Euro 4, 5 (und teilweise 6) Dieselfahrzeuge durchsetzen würden, anstelle Abwrackprämien für „**Einwegautos**“ (Resch) wie bei Euro 5 zuzulassen, die zur Vernichtung von Volksvermögen und Ressourcen und zu sehr viel neuem Müll führen werden.
4. Europäische Regelungen zum schnellstmöglichen Ausstieg aus der Verbrennertechnik beim PKW beschlossen werden.

Aufgrund der vorhandenen, extrem breiten Basis abgestimmter Handlungsziele und entsprechender Beschlüsse in der Stadt Herrenberg, die weit über das Projekt Modellstadt hinausgehen, werden wir sehr wahrscheinlich zügig Ergebnisse sehen können, wenn die damit verbundenen Veränderungen und Baumaßnahmen umgesetzt werden. *Anm.: Sofern sich nicht die Meinung der konservativen Fraktionen im Herrenberger Gemeinderat bei den Einzelentscheidungen wieder durchsetzen wird – sprich, mit den Entscheidungen für viele neue Parkplätze noch mehr Autos in die Stadt zu holen.* Das Modellstadt-Projekt der Bundesregierung ist hier ein Katalysator für die Umsetzung unserer Ziele.

- › **Frage 8:** Welche Veränderungen und Wirkungen erwarten Sie nach der Einführung der Maßnahmen (z.B. Emissionsreduktion, Verschiebung der modal-split Anteile, o.Ä.)? Inwiefern wurden Ihres Wissens im Vorfeld mögliche Veränderungen durch die Maßnahmen erhoben, berechnet, abgeschätzt etc.?

Bündnis90/Die Grünen in Herrenberg

Emissionsreduktionspotenziale wurden nicht berechnet – das kommt mit dem unaufhaltsamen Umstieg auf die E-Mobilität sowieso. Die Erhebung, Berechnung und die Zielvorgaben zur Veränderung des Modal-Split sind von Anfang an Inhalt der Planungsmaßnahmen der Stadt Herrenberg und damit sicher auch ein Werkzeug zur Evaluation.

- › **Frage 9:** Wird ein kontinuierliches Monitoring während bzw. nach der Einführung der Maßnahmen durchgeführt? Falls ja, wie wird/sollte dies Ihres Wissens nach methodisch und inhaltlich aussehen?

Bündnis90/Die Grünen in Herrenberg

Die Beschlüsse zu Art und Umfang des Monitorings stehen noch aus.

Städtische Verkehrspolitik: Bestehender Instrumentenmix

- › **Frage 10:** Gibt es Ihres Wissens nach weitere Anpassungen an bereits in Ihrer Stadt bestehenden verkehrspolitischen Instrumenten, wenn das Maßnahmenpaket „Saubere Luft“ eingeführt wird? (z.B. Erhöhung von Parkgebühren, Erweiterung von Sharing-Angeboten, o. Ä.)

Bündnis90/Die Grünen in Herrenberg

Vgl. hierzu die Antworten zur Frage 5

Empfehlungen: Zukünftige Weiterentwicklung der Verkehrspolitik

- › **Frage 11:** Wie ist aus Ihrer Sicht langfristig eine vollständige Dekarbonisierung des Verkehrs in Ihrer Stadt zu erreichen? Und wie stehen Sie zur Idee des vom Bund ins Spiel gebrachten kostenlosen ÖPNVs?

Bündnis90/Die Grünen in Herrnberg

Die Entwicklung zu einem „kostenlosen“ ÖPNV muss viel stärker gefördert werden. Dies ist ein bundesweites Projekt. Für einen generell umlagefinanzierten ÖPNV gibt es machbare Modelle. Es braucht den Mut und damit das Primat der Politik gegenüber Konzerninteressen sowie eine breite gesellschaftliche Debatte, um dieses Ziel auch umzusetzen.

Zur **Dekarbonisierung des Verkehrs** wurde und wird noch viel zu wenig getan – siehe unsere Anmerkungen zu Frage 7.

Der Individualverkehr der Zukunft ist elektrisch. Dieser muss zu 100% sozial verträglich [vgl. problematische Rohstoffgewinnung], ökologisch und nachhaltig erzeugt werden. Der massive **Ausbau der Photovoltaik** und die Entwicklung und Bereitstellung von **Speichertechniken** muss politisch unterstützt und vorangetrieben werden.

PV-Technik ist für Herrenberg quasi die einzig relevante Quelle für regenerative Energien neben Sonnenwärme für die Häuser, die wir selbst bereitstellen könnten. Die E-Mobilität liefert die wichtige Speicherkomponente, nicht nur für den Hausgebrauch, gleich mit.

Seit über 10 Jahren streiten wir GRÜNEN dafür, die PV-Technik in unserer Stadt massiv auszubauen. Bis auf die zehn [städtischen Sonnendächer](#), welche in den Jahren 2002 bis 2010 mit einer Leistung von 410 kWp errichtet wurden, passiert hier von Seiten der Verwaltung und vor allem der Stadtwerke leider fast nichts mehr/noch viel zu wenig. Mehrfach wurden hierzu Anträge gestellt, die alle versandet sind, bzw. versandt wurden. 410 kWp sind weniger als 5 % der in Herrenberg installierten PV-Leistung.

Das Leitbild Herrenberg 2020 liefert auch hierzu die Handlungsfelder (P28 Errichtung von Anlagen zur Gewinnung von regenerativen Energien) und Ziele (Z3: Optimierung der Energieversorgung und -effizienz im Bestand).

Es geht nur mit dem Ausbau der Photovoltaik

Im Verkehrsbereich werden in Herrenberg laut Kreis-Klimaschutzbericht von 2016 etwa **270.000 MWh Energie aus fossilen Rohstoffen verbrannt**. Allein der Kapitalwert dieser Verbrenner-Rohstoffe beträgt ca. 35 Mio. Euro brutto. Abzüglich Steuern **fließen** somit jährlich mehr als **10 Mio. Euro an Rohstoffkosten** im Verkehrsbereich unwiederbringlich aus Herrenberg **ab**. Dieses Geld ist ein Teil des Schmierstoffs für Umweltzerstörung, Ausbeutung, Unterdrückung, Krieg und Terror auf der Welt.

Der **Anteil regenerativ erzeugter elektrischer Energie** in Herrenberg lag in 2017 bei knapp **10% des Gesamtstromverbrauchs** von ca. 105.000 MWh im Herrenberger Netzgebiet. Die alle installierten PV-Anlagen in Herrenberg liefern davon ca. 9.000 MWh pro Jahr.

Für den **Umstieg auf 100 % Elektromobilität in Herrenberg** würden grob überschlagen ca. **45.000 MWh** Strom benötigt (die Antriebstechnik mit Elektromotoren kann ca. 4-fach effizienter als ein Verbrennungsmotor sein). Das heißt, allein für die „Dekarbonisierung des Verkehrs“ müsste der Anteil der **PV-Stromerzeugung** in Herrenberg **um 500%** gegenüber dem Stand 2017 **gesteigert werden**.

Der noch fehlende regenerativ erzeugte Strom für den Allgemeinverbrauch (Haushalte, Handel, Gewerbe/Industrie) ist hierbei noch gar nicht berücksichtigt.

Für die Fraktion
Jörn Gutbier, Fraktionsvorsitzender
J.Gutbier@herrenberg.de

Das Interview wurde geführt:

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS)
Lisa Nabitz
Karlstr. 11, 76133 Karlsruhe

Tel.: +49 (0) 721 608 23007
Fax: +49 (0) 721 608 24807
E-Mail: lisa.nabitz@kit.edu
www.itas.kit.edu