



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

22.5.2022

**Antrag zum Leitbild 2035  
Nagolder Straße - Schickplatz  
Mobilität und Erreichbarkeit (Handlungsfeld 4)**

Der Gemeinderat beschließt im Rahmen der Beratungen zum Leitbild 2035 (DS 2022-018) im Handlungsfeld 4 folgende Ergänzung bzw. Änderung

1. Projekte und Maßnahmen

- a. *(neu)* P17 – Nagolder Straße – Stärkung des UV (Fuß, Rad, Bus)  
Die Nagolder Straße wird zur halben Breite nur noch für den Umweltverbund freigegeben. Der private Autoverkehr (MIV) wird von 4 Spuren auf 2 Spuren reduziert.
- b. *(Änderung)* P3 – Reinhold-Schick-Platz  
Der Reinhold-Schickplatz wird zu einem Kreisverkehr umgebaut.

**Begründung**

zu a. Die Nagolder Str. ist zwischen dem Reinhold-Schick-Platz und der Steinbeisstr. 4-spurig für den motorisierten Verkehr ausgebaut. Vergleichbare „Stadtautobahnen“ sind in Stuttgart (B14) und in Tübingen (B28) vorhanden. Durch den Bau der nördlichen Umgehungsstraße (Nufringen-Kuppingen-Affstätt-Jettingen) und der neuen B28 (Freudenstadt – Horb – Rottenburg – Tübingen) fährt sowohl der regionale Verkehr Nagold – Böblingen als auch der Überregionale Verkehr Ulm – Kehl nicht mehr durch Herrenberg und die Nagolder Straße. Für die nordöstlichen Teile der Kernstadt (Holdergraben, Markweg, Steingraben, Schwarzwaldsiedlung) und die neu hinzukommenden Quartiere Meixner-Areal, Zeppelin-Areal, Areal Schäferlinde,

Aischbach-Areal ist die Nagolder Straße der direkte Zugang zur Innenstadt und Altstadt und zu weiteren Zielen (Freibad, Schönbuch, ...). Insbesondere der Abschnitt zwischen Schick-Platz und Aischbachstraße ist ein extremer Flaschenhals, an dem sich sowohl Fußgänger als auch Radfahrer in zwei Richtungen einen stellenweise weniger als 2 Meter breiten Geweg teilen müssen. Im Zuge der dynamischen Geschwindigkeitsanzeigen wurde überdies die Durchgangsbreite durch einen auf dem Geweg verbauten Pfosten um weitere 30 cm verringert. (Wenn zu guter Letzt noch ein Werbeplakat an den Pfosten gehängt wird, bleibt nicht mehr viel mehr als ein Meter Durchgangsbreite übrig!) Vor der Aischbachstr. ist zudem noch eine Bushaltestelle Reinhold-Schick-Platz auf dem Geweg eingerichtet.

Die Nutzung des Gewegs auf der Nordseite der Nagolder Str. ist immer wieder mit besonderen Gefahrensituationen für die Nutzer verbunden. Vor dem Hintergrund der Visionen im Handlungsfeld 4 und 5 muss den Fußgängern, den Radfahrern und dem Busverkehr in der Nagolder Str. mehr Platz eingeräumt werden! („*Wir fördern alternative, umwelt- und klimafreundliche sowie inklusive Mobilitätskonzepte und stärken den ÖPNV als Alternative zum Individualverkehr.*“ – „*Das Rad- und Fußwegenetz wird weiter ausgebaut ...*“ – „*Wir setzen auf die Optimierung des Fuß-, Radwege- und Busnetzes ...*“ – „*Umweltfreundlichen Fortbewegungsmittel räumen wir mehr Platz ein und verringern so die Verkehrsbelastung der Straßen. Insgesamt setzen wir uns dafür ein, die Anzahl der Autos im öffentlichen Raum zu senken und dadurch die Aufenthaltsqualität für die Bürgerinnen und Bürger zu erhöhen.*“) Da die Realisierung des Bahndurchstichs für den Radverkehr-Innenstadtring am Seeländer nicht vor 2026 realistisch ist, besitzt die Umgestaltung der Nagolder Str. eine besondere Dringlichkeit.

- zu b. Der Reinhold-Schickplatz ist als zentraler Verkehrsknoten seit über 50 Jahren „Auto-gerecht“ ausgebaut. Bei der letzten Änderung in 2020 wurden auf Horber Str., Hindenburg Str. und Seestr. 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.

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 Str. und 16,5 Meter Breite in der Nagolder Str.).

Im Vergleich dazu wäre bei einem Kreisverkehr in jede Richtung eine kommende und eine abgehende eine Spur ausreichend, wodurch in der Horber Str. eine Spur wegfallen würde, in der Seestr. 2 Spuren, in der Nagolder Str. und der Hindenburg würden jeweils sogar 3 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 Str. könnte der Umweltverbund deutlich aufgewertet werden. Die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs ist aufgrund der angestrebten Reduzierung der MIV für diesen Verkehrsknoten ausreichend.

### **Anmerkung**

Sowohl der Vorschlag für den Kreisverkehr am Schick-Platz, als auch die Änderungen in der Nagolder Str. sind unabhängig vom Zustandekommen der I3opt.



### **Für die Fraktion**

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